

# **REGULACIÓN TÉCNICA AERONÁUTICA**

**RTA – 17**

**Seguridad – Protección de la  
aviación civil contra actos de  
interferencia ilícita.**

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL      INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA      RTA-17

---

### SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA

PARA REALIZAR UN PROCESO FORMAL DE REVISIÓN DE ENMIENDAS DE LA DOCUMENTACIÓN NACIONAL A FÍN DE ASEGURAR QUE LAS POLÍTICAS Y REQUERIMIENTOS TOMEN EN CONSIDERACIÓN LAS DISPOSICIONES Y ENMIENDAS DEL ANEXO 17 DE LA OACI.

LAS ENMIENDAS A LA PRESENTE REGLA SERAN INDICADAS MEDIANTE UNA BARRA VERTICAL EN EL MARGEN IZQUIERDO, ENFRENTÉ DEL RENGLÓN, SECCIÓN O FIGURA QUE ESTE SIENDO AFECTADA POR EL MISMO. LA EDICIÓN SERÁ EL REEMPLAZO DEL DOCUMENTO COMPLETO POR OTRO.

ESTAS ENMIENDAS SE DEBEN DE ANOTAR EN EL REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS, INDICANDO EL NÚMERO CORRESPONDIENTE, FECHA DE EFECTIVIDAD Y LA FECHA DE INSERCIÓN.



# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

### PREÁMBULO

Esta Regulación ha sido elaborada teniendo en cuenta la Legislación Nacional, con la finalidad de dar cumplimiento a las normas y métodos recomendados que, sobre seguridad de la aviación, están estipulados en el Anexo 17 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional de OACI.

Teniendo como objetivo principal la seguridad de los pasajeros, de las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves y el público en general y en todo lo relacionado con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

La presente Regulación se hace llegar a todas las entidades, órganos e instituciones Nicaragüenses con responsabilidades en la aplicación de medidas de seguridad de la aviación para su obligatorio cumplimiento, así como también las partes pertinentes a otras entidades nacionales, extranjeras o mixtas, vinculadas o relacionadas con las actividades aeronáuticas, especialmente explotadores de aeropuertos, operadores aéreos que realicen operaciones tanto en el ámbito nacional como internacional, y proveedores de servicios cuando aplique.

De igual manera, se tendrán en cuenta los aspectos de seguridad y de facilitación, tanto los referidos a las políticas y programas coordinados de seguridad y facilitación respectivamente; como a la seguridad de los documentos de viaje.

Debido a lo antes expuesto, el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil (INAC) determinó la necesidad de contar con la Regulación Técnica Aeronáutica (RTA-17) relativo a la “seguridad de la aviación civil” que cumple con las normas y métodos recomendados por la OACI en el Anexo 17, documentos asociados y así apoyar la implementación de esta a los explotadores de Aeropuertos, Operadores Aéreos y proveedores de servicios del país.

Esta RTA 17 abarca todas las normas y métodos recomendados contenido en el Anexo 17 de la OACI hasta su última enmienda número 18 que entró en vigor a partir de noviembre del 2022.

Esta enmienda incluye, disposiciones nuevas o enmendadas, un nuevo método recomendado sobre la cultura de la seguridad de la aviación, una nueva norma sobre el programa de seguridad de la aviación del explotador de aeronaves, una nueva norma sobre métodos para detectar explosivos en el equipaje de bodega, y una nueva norma con los elementos esenciales de los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.

En esta cuarta edición se han definido claramente en la RTA 17, todos los métodos recomendados según el orden por cada capítulo del Anexo 17 de la OACI, diferenciando aquellos que cumplimos actualmente con el mismo tipo de letra que están redactadas las normas en la RTA 17 y aquellos que no cumplimos se reflejan con el mismo tipo de letra que está redactado en el Anexo 17.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA RTA-17

### LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS

N.º DE PÁGINA	N.º DE EDICIÓN	FECHA
PORTADA	Edición 4	Agosto/23
SEE - 1	Edición 4	Agosto/23
REE - 1	Edición 4	Agosto/23
P - 1	Edición 4	Agosto/23
LPE - 1	Edición 4	Agosto/23
LPE - 2	Edición 4	Agosto/23
TC - 1	Edición 4	Agosto/23
TC - 2	Edición 4	Agosto/23
TC - 3	Edición 4	Agosto/23
TC - 4	Edición 4	Agosto/23
TC - 5	Edición 4	Agosto/23
<b>SECCION - 1</b>		
SEC 1 – 1	Edición 4	Agosto/23
LA - 1	Edición 4	Agosto/23
<b>CAPITULO - 1</b>		
1 – 1	Edición 4	Agosto/23
1 – 2	Edición 4	Agosto/23
1 – 3	Edición 4	Agosto/23
1 – 4	Edición 4	Agosto/23
<b>CAPITULO - 2</b>		
2 – 1	Edición 4	Agosto/23
2 – 2	Edición 4	Agosto/23
2 – 3	Edición 4	Agosto/23
<b>CAPITULO - 3</b>		
3 – 1	Edición 4	Agosto/23
3 – 2	Edición 4	Agosto/23
3 – 3	Edición 4	Agosto/23
3 – 4	Edición 4	Agosto/23
3 – 5	Edición 4	Agosto/23
3 - 6	Edición 4	Agosto/23
<b>CAPITULO - 4</b>		
4 – 1	Edición 4	Agosto/23
4 – 2	Edición 4	Agosto/23
4 – 3	Edición 4	Agosto/23
4 – 4	Edición 4	Agosto/23
4 – 5	Edición 4	Agosto/23
4 – 6	Edición 4	Agosto/23
4 – 7	Edición 4	Agosto/23
4 - 8	Edición 4	Agosto/23
<b>CAPITULO – 5</b>		
5 – 1	Edición 4	Agosto/23
5 – 2	Edición 4	Agosto/23
5 – 3	Edición 4	Agosto/23

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

N.º DE PÁGINA	N.º DE EDICIÓN	FECHA
ANX – 17		
ANX – 17 (1 – 27)	Decimosegunda edición, julio 2022	Agosto/23

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA RTA-17

### TABLA DE CONTENIDO

SISTEMA DE EDICIÓN Y ENMIENDA.....	1 - 1
REGISTRO DE EDICIONES Y ENMIENDAS.....	1 - 1
PREÁMBULO .....	1 - 1
LISTA DE PÁGINAS EFECTIVAS .....	1 - 1
TABLA DE CONTENIDO .....	1 - 1
<b>SECCION 1.</b>	
<b>REQUISITOS.....</b>	<b>1- 1</b>
<i>PRESENTACION Y GENERALIDADES.....</i>	<i>1 - 1</i>
<i>EFECTIVIDAD.....</i>	<i>1 - 1</i>
<b>LISTADO DE ACRÓNIMOS.....</b>	<b>1 - 1</b>
<b>CAPITULO 1. DEFINICIONES .....</b>	<b>1 - 1</b>
<i>RTA - 17.1.....</i>	<i>DEFINICIONES GENERALES</i>
.....	<i>1 - 4</i>
<b>CAPITULO 2. PRINCIPIOS GENERALES.....</b>	<b>2 - 1</b>
<i>RTA - 17. 2.1 OBJETIVOS.....</i>	<i>2 - 1</i>
<i>RTA - 17. 2.2 APLICABILIDAD.....</i>	<i>2 - 1</i>
<i>RTA - 17. 2.3 SEGURIDAD Y FACILITACIÓN.....</i>	<i>2 - 1</i>
<i>RTA - 17. 2.4 COOPERACIÓN INTERNACIONAL.....</i>	<i>2 - 2</i>
<b>RTA 17.2.5. INNOVACION, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO .....</b>	<b>2 - 3</b>
<b>CAPITULO 3. ORGANIZACIÓN.....</b>	<b>3 - 1</b>
<i>RTA - 17 3.1. ORGANIZACIÓN NACIONAL Y AUTORIDAD COMPETENTE.....</i>	<i>3 - 1</i>
<i>RTA - 17 3.2. OPERACIONES AEROPORTUARIAS.....</i>	<i>3 - 2</i>
<i>RTA - 17 3.3. OPERADORES DE AERONAVES.....</i>	<i>3 - 3</i>
<i>RTA - 17 3.4. INSTRUCCIÓN, CUALIFICACIONES, SELECCIÓN Y CULTURA DE LA</i>	
<i>SEGURIDAD.....</i>	<i>3 - 3</i>
<i>RTA – 17.3.5. CONTROL DE CALIDAD.....</i>	<i>3 - 4</i>
<i>RTA - 17.3.6. PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.....</i>	<i>3 - 6</i>
<b>CAPITULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.....</b>	<b>4 - 1</b>
<i>RTA - 17 4.1.OBJETIVOS.....</i>	<i>4 - 1</i>
<i>RTA - 17 4.2.MEDIDAS RELATIVAS AL CONTROL DEL ACCESO.....</i>	<i>4 - 1</i>
<i>RTA - 17 4.3.MEDIDAS RELATIVAS A LAS AERONAVES.....</i>	<i>4 - 2</i>
<i>RTA - 17 4.4.MEDIDAS RELATIVAS A LOS PASAJEROS Y A SU EQUIPAJE DE MANO.....</i>	<i>4 - 3</i>
<i>RTA - 17 4.5.MEDIDAS RELATIVAS AL EQUIPAJE DE BODEGA.....</i>	<i>4 - 4</i>
<i>RTA - 17 4.6.MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTÍCULOS.....</i>	<i>4 - 5</i>
<i>RTA - 17 4.7.MEDIDAS RELATIVAS A CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS.....</i>	<i>4 - 7</i>
<i>RTA - 17 4.8.MEDIDAS RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA.....</i>	<i>4 - 8</i>

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

RTA - 17 4.9.MEDIDAS RELATIVAS A LAS CIBERAMENAZAS.....	4 - 8
<b>CAPITULO 5. MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA</b>	<b>5- 1</b>
RTA - 17 5.1.PREVENCIÓN.....	5 - 1
RTA - 17 5.2.RESPUESTA.....	5 - 2
RTA - 17 5.3.INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y NOTIFICACIÓN.....	5 - 3
<b>ADJUNTO AL ANEXO 17 DE LA OACI.....</b>	<b>ANX – 17 - 1</b>
EXTRACTOS DEL ANEXO 2 — REGLAMENTO DEL AIRE.....	ANX - 17 - 1
3.7 Interferencia ilícita.....	ANX - 17 - 1
ADJUNTO B. INTERFERENCIA ILÍCITA.....	ANX - 17 - 1
2.....	Generalidades
.....	ANX - 17 - 1
2. Procedimientos.....	ANX - 17 - 2
<b>EXTRACTOS DEL ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES.....</b>	<b>ANX - 17 - 2</b>
CAPÍTULO 13. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.....	ANX - 17 - 2
13.1 Operaciones comerciales interiores.....	ANX - 17 - 2
13.2 Seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo.....	ANX - 17 - 2
13.3 Lista de verificación para los procedimientos de búsqueda en el avión.....	ANX - 17 - 3
13.4 Programas de instrucción.....	ANX - 17 - 3
13.5 Notificación de actos de interferencia ilícita.....	ANX - 17 - 4
13.6 Varios.....	ANX - 17 - 4
<b>EXTRACTOS DEL ANEXO 8 — AERONAVEGABILIDAD.....</b>	<b>ANX - 17 - 4</b>
CAPÍTULO 11. SEGURIDAD.....	ANX - 17 - 4
11.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.....	ANX - 17 - 4
11.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo.....	ANX - 17 - 4
11.4 Diseño interior.....	ANX - 17 - 5
CAPÍTULO 10. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN.....	ANX - 17 - 5
10.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.....	ANX - 17 - 5
10.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo.....	ANX - 17 - 5
10.4 Diseño interior.....	ANX - 17 - 5
<b>EXTRACTOS DEL ANEXO 9 — FACILITACIÓN.....</b>	<b>ANX - 17 - 6</b>
CAPÍTULO 2. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES.....	ANX - 17 - 6
A.....	Generalidades
.....	ANX - 17 - 6
CAPÍTULO 3. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE.....	ANX - 17 - 6
A.....	Generalidades
.....	ANX - 17 - 6
C. Seguridad de los documentos de viaje.....	ANX - 17 - 6
H. Inspección de documentos de viaje.....	ANX - 17 - 7
M. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronave.....	ANX - 17 - 8 ANX - 17 - 8
<b>CAPÍTULO 4. ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS.....</b>	<b>ANX - 17 - 8</b>

---

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

A.....	Generalidades
.....	ANX - 17 - 8
<b>CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS.....</b>	<b>ANX - 17 - 8</b>
A.....	Personas no admisibles
.....	ANX - 17 - 8
C. Personas deportadas.....	ANX - 17 - 8
<b>CAPÍTULO 6. AEROPUERTOS INTERNACIONALES .....</b>	<b>ANX - 17 - 9</b>
<b>INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO.....</b>	<b>ANX - 17 - 9</b>
A.....	Generalidades
.....	ANX - 17 - 9
B. Disposiciones relativas al movimiento.....	ANX - 17 - 9
del tráfico en los aeropuertos.....	ANX - 17 - 9
III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes.....	ANX - 17 - 9
E. Pasajeros insubordinados.....	ANX - 17 - 9
<b>CAPÍTULO 9. SISTEMAS DE INTERCAMBIO.....</b>	<b>ANX - 17 - 10</b>
<b>DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS.....</b>	<b>ANX - 17 - 10</b>
A.....	Generalidades
.....	ANX - 17 - 10
A.....	Información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API)
.....	ANX - 17 - 10
D. Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR).....	ANX - 17 - 12
<b>EXTRACTOS DEL ANEXO 10 — TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS, .....</b>	<b>ANX - 17 - 14</b>
<b>VOLUMEN IV — (SISTEMAS DE VIGILANCIA Y ANTICOLISIÓN).....</b>	<b>ANX - 17 - 14</b>
<b>CAPÍTULO 2. GENERALIDADES.....</b>	<b>ANX - 17 - 14</b>
2.1 RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR).....	ANX - 17 - 14
2.1.4 Códigos de respuesta en Modo A (impulsos de información).....	ANX - 17 - 14
<b>EXTRACTOS DEL ANEXO 11 — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO.....</b>	<b>ANX - 17 - 15</b>
<b>CAPÍTULO 2. GENERALIDADES.....</b>	<b>ANX - 17 - 15</b>
2.24 Servicios a las aeronaves en caso de una emergencia.....	ANX - 17 - 15
<b>CAPÍTULO 5. SERVICIO DE ALERTA.....</b>	<b>ANX - 17 - 15</b>
5.1 Aplicación.....	ANX - 17 - 15
5.2 Notificación a los centros coordinadores de salvamento.....	ANX - 17 - 16
5.5 Información para el explotador.....	ANX - 17 - 16
<b>EXTRACTO DEL ANEXO 13 — INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES .....</b>	<b>ANX - 17 - 16</b>
<b>E INCIDENTES DE AVIACIÓN .....</b>	<b>ANX - 17 - 16</b>
<b>CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>ANX - 17 - 16</b>
<b>ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....</b>	<b>ANX - 17 - 16</b>
Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación.....	ANX - 17 - 17
<b>EXTRACTOS DEL ANEXO 14 —AERÓDROMOS, VOLUMEN I.....</b>	<b>ANX - 17 - 17</b>
<b>DISEÑO Y OPERACIONES DE AERÓDROMOS .....</b>	<b>ANX - 17 - 17</b>

---

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA RTA-17

<i>CAPÍTULO 3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS</i> .....	ANX - 17 - 17
<i>3.14 Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves</i> .....	ANX - 17 - 17
<i>CAPÍTULO 5. AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN</i> .....	ANX - 17 - 17
<i>5.3 Luces</i> .....	ANX - 17 - 17
<i>CAPÍTULO 8. SISTEMAS ELÉCTRICOS</i> .....	ANX - 17 - 18
<i>CAPÍTULO 9. SERVICIOS OPERACIONALES, EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO</i> .....	ANX - 17 - 18
<i>Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando</i> .....	ANX - 17 - 19
<i>Ensayo del plan de emergencia de aeródromo</i> .....	ANX - 17 - 19
<i>9.10 Vallas</i> .....	ANX - 17 - 20
<i>Emplazamiento</i> .....	ANX - 17 - 20
<i>9.11 Iluminación para fines de seguridad</i> .....	ANX - 17 - 20
<b>EXTRACTOS DEL ANEXO 18 — TRANSPORTE SIN RIESGOS</b> .....	<b>ANX - 17 - 21</b>
<b>DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA</b> .....	<b>ANX - 17 - 21</b>
<i>CAPÍTULO 2. CAMPO DE APLICACIÓN</i> .....	ANX - 17 - 21
<i>2.2 Instrucciones Técnicas sobre mercancías peligrosas</i> .....	ANX - 17 - 21
<i>CAPÍTULO 10. PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN</i> .....	ANX - 17 - 21
<i>10.1 Establecimiento de programas de instrucción</i> .....	ANX - 17 - 21
<b>CAPÍTULO 13. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD</b> .....	<b>ANX - 17 - 21</b>
<b>DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS</b> .....	<b>ANX - 17 - 21</b>
<b>EXTRACTOS DEL DOC 9284 — INSTRUCCIONES TÉCNICAS</b> .....	<b>ANX - 17 - 21</b>
<b>PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA</b> ...	<b>ANX - 17 - 21</b>
<i>Parte 1. GENERALIDADES</i> .....	ANX - 17 - 21
<i>Capítulo 4</i> .....	ANX - 17 - 21
<b>INSTRUCCIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS</b> .....	ANX - 17 - 21
<i>4.1 ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN</i> .....	ANX - 17 - 22
<b>SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS</b> .....	ANX - 17 - 22
<b>EXTRACTOS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS</b> .....	<b>ANX - 17 - 22</b>
<b>DE NAVEGACIÓN AÉREA — GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (DOC 4444)</b> .....	<b>ANX - 17 - 22</b>
<i>CAPÍTULO 5. MÉTODOS Y MÍNIMAS DE SEPARACIÓN</i> .....	ANX - 17 - 22
<i>5.2 DISPOSICIONES PARA LA SEPARACIÓN DEL TRÁNSITO CONTROLADO</i> .....	ANX - 17 - 22
<i>CAPÍTULO 15. PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A EMERGENCIAS, FALLA DE COMUNICACIONES Y CONTINGENCIAS</i> .....	ANX - 17 - 23
<i>15.1 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA</i> .....	ANX - 17 - 23
<i>15.1.1 Generalidades</i> .....	ANX - 17 - 23
<i>15.1.2 Prioridad</i> .....	ANX - 17 - 24
<i>15.1.3.3.1 Asimismo, las dependencias ATS:</i> .....	ANX - 17 - 25
<b>EXTRACTOS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA</b> .....	<b>ANX - 17 - 26</b>

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

OPERACIÓN DE AERONAVES (DOC 8168), VOLUMEN III — PROCEDIMIENTOS.....	ANX - 17 - 26
OPERACIONALES DE AERONAVES .....	ANX - 17 - 26
<i>SECCIÓN 4</i> .....	ANX - 17 - 26
<i>PROCEDIMIENTOS DE UTILIZACIÓN DEL TRANSPONDEDOR</i> .....	ANX - 17 - 26
<i>DEL RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)</i> .....	ANX - 17 - 26
<i>Capítulo 1</i> .....	ANX - 17 - 26
1.4 <i>PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA</i> .....	ANX - 17 - 26
1.6 <i>INTERFERENCIA ILÍCITA DE AERONAVES EN VUELO</i> .....	ANX - 17 - 27

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

### SECCION 1. REQUISITOS.

#### PRESENTACION Y GENERALIDADES.

- 1.1 La sección uno de la RTA-17 se presenta en páginas sueltas formadas por una columna.
- 1.2 Cada página se identifica mediante la fecha de la edición o enmienda mediante la cual se incorporó.
- 1.3 La letra de esta Sección es Arial tamaño 11.

#### GENERALIDADES.

- 2.1. El presente documento contiene los procedimientos para el desarrollo y aplicación conjunta de reglas de aviación civil y sus documentos asociados.
- 2.2. El presente documento está basado en el texto del Anexo 17 emitido y publicado por la OACI.

#### EFFECTIVIDAD

1. Esta RTA-17 entrará en vigor:
  - a. Para los que se establecen en la RTA-17.2.2 se dará un periodo transitorio de 90 (noventa) días después de su publicación.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL      INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA      RTA-17

---

### LISTADO DE ACRÓNIMOS

**CSA:** Comité de Seguridad Aeroportuario.

**EAAI:** Empresa Administradora de Aeropuertos Internacionales.

**DSA:** Director de Seguridad Aeroportuaría.

**DEPSA – DID:** Destacamento de Protección y Seguridad Aeroportuaría (Ejército de Nicaragua).

**DIPSA:** Dirección de Seguridad Policial en Aeropuertos (Policía Nacional).

**INAC:** Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil.

**MANPADS:** Sistemas Portátiles de Defensa Antiaérea.

**OACI:** Organización de Aviación Civil Internacional.

**PMI:** Pasajeros muy importantes.

**PNSAC:** Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil.

**PNCC:** Programa Nacional de Control de Calidad.

**PNISAC:** Programa Nacional de Instrucción de Seguridad de la Aviación Civil.

**PSA:** Programa de Seguridad del Aeropuerto

**PSOA:** Programa de Seguridad del Operador Aéreo.

**RTA:** Regulaciones Técnicas aeronáuticas.

**ZSR:** Zona de Seguridad Restringida.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

### CAPITULO 1. DEFINICIONES

#### RTA - 17.1 DEFINICIONES GENERALES

**Actos de interferencia ilícita.** Actos, o tentativas, destinados a comprometer la seguridad de la aviación civil incluyendo, sin que esta lista sea exhaustiva, lo siguiente:

- Apoderamiento ilícito de aeronaves,
- Destrucción de una aeronave en servicio,
- Toma de rehenes a bordo de aeronaves o en los aeródromos,
- Intrusión por la fuerza a bordo de una aeronave, en un aeropuerto o en el recinto de una instalación aeronáutica,
- Introducción a bordo de una aeronave o en un aeropuerto de armas o de artefactos (o sustancias) peligrosos con fines criminales,
- Uso de una aeronave en servicio con el propósito de causar la muerte, lesiones corporales graves o daños graves a los bienes o al medio ambiente,
- Comunicación de información falsa que comprometa la seguridad de una aeronave en vuelo, o en tierra, o la seguridad de los pasajeros, tripulación, personal de tierra y público en un aeropuerto o en el recinto de una instalación de aviación civil.

**Actuación humana.** Aptitudes y limitaciones humanas que inciden en la seguridad operacional, la protección y la eficiencia de las operaciones aeronáuticas.

**Agente acreditado.** Agente, expedidor de carga o cualquier otra entidad que mantiene relaciones comerciales con un explotador y proporciona controles de seguridad, que están aceptados o son exigidos por la autoridad competente con respecto a la carga o el correo.

**Auditoría de seguridad.** Examen en profundidad del cumplimiento de todos los aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

**Aviación corporativa.** La explotación o utilización no comercial de aeronaves por parte de una empresa para el transporte de pasajeros o mercancías como medio para la realización de los negocios de la empresa, para cuyo fin se contratan pilotos profesionales. (Nótese que la aviación corporativa es una subcategoría dentro de la aviación general).

**Carga.** Todos los bienes que se transporten en una aeronave, excepto el correo, los suministros y el equipaje acompañado o extraviado.

**Carga o correo de alto riesgo.** La carga o el correo que, según información de inteligencia específica, se considera que constituye una amenaza para la aviación civil o presenta anomalías o indicios de manipulación indebida que suscitan sospecha.

**Carga y correo de transbordo.** La carga y el correo que salen en una aeronave distinta de aquélla en la que llegaron.

**Cultura de la seguridad.** Las normas, valores, actitudes y supuestos vinculados a la seguridad que son inherentes al funcionamiento cotidiano de una organización y que se reflejan en los actos y conductas de todas las entidades y el personal dentro de la organización.

**Certificación.** Evaluación formal y confirmación otorgada por la autoridad competente en materia de seguridad de la aviación civil, o en representación de dicha autoridad, de que una persona posee las competencias necesarias para desempeñar las funciones que se le asignen con el nivel que la autoridad competente considere aceptable.

**Control de seguridad.** Medios para evitar que se introduzcan armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita.

**Detección del comportamiento.** En un entorno de seguridad de la aviación, la aplicación de técnicas para reconocer las características conductuales, que incluyen, entre otras cosas, signos fisiológicos o gestuales que indican un comportamiento anómalo, a fin de identificar a las personas que pueden constituir una amenaza para la aviación civil.

**Equipaje no identificado.** El equipaje que se encuentre en un aeropuerto, con o sin etiqueta, que ningún pasajero recoja en el aeropuerto o cuyo propietario no pueda ser identificado.

**Expedidor reconocido.** Expedidor que origina carga o correo por su propia cuenta y cuyos procedimientos cumplen reglas y normas de seguridad comunes suficientes para permitir el transporte de carga o correo en cualquier aeronave.

**Imprevisibilidad.** La aplicación de medidas de seguridad con frecuencias irregulares, en distintos lugares y/o utilizando medios variados, de acuerdo con un marco definido, con el objetivo de aumentar su efecto disuasivo y su eficacia.

**Inspección.** La aplicación de medios técnicos o de otro tipo destinados a identificar y/o detectar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos que puedan utilizarse para cometer un acto de interferencia ilícita.

*Nota. — Algunos objetos o sustancias peligrosos se clasifican como mercancías peligrosas en el Anexo 18 y en el documento conexo Instrucciones Técnicas para el transporte sin riesgos de mercancías peligrosas por vía aérea (Doc 9284) y deben transportarse de conformidad con dichas instrucciones. Además, en el Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 — Distribución limitada) figura una lista de artículos prohibidos que nunca deben transportarse en la cabina de una aeronave.*

**Inspección de seguridad.** Examen con o sin previo aviso de la efectividad de la implementación de medidas específicas de seguridad de la aviación.

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

**Inspección de seguridad de la aeronave.** Inspección completa del interior y exterior de la aeronave con el propósito de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

**Oficial de seguridad de a bordo.** Persona autorizada por el gobierno del Estado del explotador y el gobierno del Estado de matrícula para ir en una aeronave con el propósito de protegerla y proteger a sus ocupantes contra actos de interferencia ilícita. Se excluyen de esta categoría las personas empleadas para prestar servicios de protección personal exclusivamente para una o más personas determinadas que viajen en la aeronave, como por ejemplo los guardaespaldas personales.

**Operación de la aviación general.** Operación de aeronave distinta de la de transporte aéreo comercial y de la de trabajos aéreos.

**Operación de transporte aéreo comercial.** Operación de aeronave que supone el transporte de pasajeros, carga o correo por remuneración o arrendamiento.

**Parte aeronáutica.** El área de movimiento de un aeropuerto y de los terrenos y edificios adyacentes o las partes de estos, cuyo acceso está controlado.

**Parte pública.** Las áreas de un aeropuerto, el terreno adyacente y los edificios o partes de estos que no son parte aeronáutica, identificada como tal por los Estados y las entidades pertinentes en sus programas de seguridad.

**Pasajero perturbador.** Un pasajero que no respeta las normas de conducta en un aeropuerto o a bordo de una aeronave o que no respeta las instrucciones del personal de aeropuerto o de los miembros de la tripulación y, por consiguiente, perturba el orden y la disciplina en el aeropuerto o a bordo de la aeronave.

**Principios relativos a factores humanos.** Principios que se aplican al diseño, certificación, instrucción, operaciones y mantenimiento para lograr establecer una interfaz segura entre el componente humano y los otros componentes del sistema mediante la debida consideración de la actuación humana.

**Prueba de seguridad.** Ensayo, secreto o no, de una medida de seguridad de la aviación civil en la que se simula un intento de cometer un acto de interferencia ilícita.

**Seguridad de la aviación** Protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. Este objetivo se logra mediante una combinación de medidas y recursos humanos y materiales.

**Trabajos aéreos.** Operación de aeronave en la que ésta se aplica a servicios especializados tales como agricultura, construcción, fotografía, levantamiento de planos, observación y patrulla, búsqueda y salvamento, anuncios aéreos, etc.

**Verificación de antecedentes.** Verificación de la identidad y la experiencia de una persona, incluyendo antecedentes penales, y cualquier otra información con la seguridad que sea pertinente para evaluar la idoneidad de la persona, de conformidad con la legislación Nacional.

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

**Verificación de seguridad de la aeronave.** Inspección del interior de una aeronave a la que los pasajeros puedan haber tenido acceso, así como de la bodega, con el fin de descubrir objetos sospechosos, armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosos.

**Zona de seguridad restringida.** Aquellas zonas de la parte aeronáutica de un aeropuerto identificadas como zonas de riesgo prioritarias en las que, además de controlarse el acceso, se aplican otros controles de seguridad.

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

### CAPITULO 2. PRINCIPIOS GENERALES.

#### RTA - 17. 2.1 OBJETIVOS.

RTA - 17 2.1.1. El INAC tiene como objetivo principal la seguridad de los pasajeros, de las tripulaciones, el personal en tierra, las aeronaves y el público en general en todo lo relacionado con la salvaguardia contra los actos de interferencia ilícita en la aviación civil.

RTA - 17 2.1.2. El INAC es el organismo del Estado, encargado de elaborar y aplicar normas, métodos y procedimientos para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita, teniendo presente la seguridad, la regularidad y la eficacia de los vuelos. Tomando en consideración las disposiciones y enmiendas del Anexo 17 de la OACI.

RTA - 17 2.1.3. El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil debe asegurar que tales normas, métodos y procedimientos:

- a. Protejan la seguridad de los pasajeros, la tripulación, el personal de tierra y el público en general en todos los asuntos relacionados con la salvaguardia de la aviación civil frente a actos de interferencia ilícita.
- b. Permiten dar una respuesta rápida a cualquier amenaza creciente a la seguridad.

RTA - 17 2.1.4. El INAC a través de la Dirección de seguridad de la aviación civil debe asegurar que se otorgue protección adecuada a la información delicada de seguridad de la aviación civil.

#### RTA - 17. 2.2 APLICABILIDAD.

RTA -17.2.2.1 El INAC asegurará que las medidas de seguridad contra actos de interferencia ilícita que se aplican a las operaciones internacionales, igualmente serán aplicadas a los vuelos domésticos basándose en una evaluación de riesgos de seguridad llevada a cabo por las autoridades del Ejército de Nicaragua, La Policía Nacional, La Empresa Administradora de Aeropuerto y el Instituto Nicaragüense de Aeronáutica Civil.

#### RTA - 17. 2.3 SEGURIDAD Y FACILITACIÓN.

RTA - 17 2.3.1. *Recomendación. El INAC deberá disponer que cada explotador de aeropuerto, operador aereo y proveedores de servicio deberán disponer que los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.*

### RTA - 17. 2.4 COOPERACIÓN INTERNACIONAL.

- RTA - 17 2.4.1. El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la aviación civil asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los operadores de esos otros Estados harán las consultas que correspondan y considerará las medidas de alternativa del otro Estado que sean equivalentes a las solicitadas.
- RTA -17.2.4.2 El INAC a través de la Dirección de seguridad de la aviación civil se asegurará que se satisfagan, en la medida de lo posible, los pedidos de otros Estados contratantes de que se apliquen medidas de seguridad adicionales con respecto a uno o varios vuelos específicos operados por los explotadores de esos otros Estados.
- RTA - 17 2.4.3. El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación cooperará con otros Estados en lo referente a intercambios de información relativa a programas nacionales de seguridad de la aviación civil, programas de instrucción y programas de control de calidad.
- RTA - 17 2.4.4. El INAC establecerá y aplicará procedimientos a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación, para compartir en la medida de lo posible y oportunamente con otros Estados contratantes la información sobre amenazas que se relacione con los intereses de seguridad de la aviación civil de dichos Estados.
- RTA - 17 2.4.5. El INAC establecerá y se aplicará procedimientos adecuados para proteger y tratar la información sobre seguridad compartida con otros Estados contratantes o que pueda afectar a los intereses de seguridad de otros Estados contratantes, a fin de asegurarse de que se evite la utilización o divulgación inapropiada de dicha información. La entidad responsable para la evaluación y divulgación de la información de seguridad será la Dirección de Seguridad de la aviación civil del INAC.
- RTA - 17 2.4.6. *Recomendación.* — El INAC compartirá, en la medida que resulte apropiado y que no afecte la soberanía del Estado de Nicaragua, los resultados de las auditorías realizadas por la OACI y las medidas correctivas adoptadas si otro Estado solicitara esa información.
- RTA - 17 2.4.7. *Recomendación.* — El INAC incluirá en cada uno de los acuerdos bilaterales de transporte aéreo una cláusula relativa a la seguridad de la aviación civil, teniendo en cuenta la cláusula modelo elaborada por la OACI.
- RTA - 17 2.4.8. *Recomendación.* — El INAC pondrá a disposición de otros Estados contratantes, previa solicitud, una versión por escrito de las partes pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- RTA - 17 2.4.9. **Recomendación.** — Cada Estado contratante debería considerar la conveniencia de concertar arreglos colaborativos a fin de acrecentar la sostenibilidad del sistema de seguridad de la aviación evitando la duplicación innecesaria de controles de seguridad. Los arreglos deberían basarse en la verificación de la equivalencia de los resultados de seguridad de la aviación que se obtienen con la aplicación de controles de seguridad efectivos en el origen.

**RTA 17.2.5. INNOVACION, INVESTIGACIÓN Y DESARROLLO**

RTA - 17 2.5.1. **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería fomentar la investigación y elaboración de nuevos equipos, procesos y procedimientos de seguridad que cumplan mejor los objetivos de seguridad de la aviación civil y debería cooperar al respecto con otros Estados contratantes.*

RTA - 17 2.5.2. **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería garantizar que, en el desarrollo de nuevos equipos de seguridad, se tomen en cuenta los principios relativos a factores humanos.*

RTA - 17 2.5.3. **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería considerar la implantación de procesos y procedimientos innovadores para permitir la diferenciación operacional en la inspección y los controles de seguridad basándose en criterios claramente definidos.*

RTA-17.2.5.4 **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería considerar el uso de equipos de seguridad avanzados cuando se invierta en nuevo equipamiento, a fin de lograr los objetivos de seguridad de la aviación civil.*

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

### CAPITULO 3. ORGANIZACIÓN.

#### RTA - 17 3.1. ORGANIZACIÓN NACIONAL Y AUTORIDAD COMPETENTE

RTA - 17.3.1.1 El Estado aplicara a través del INAC, un programa nacional escrito de seguridad de la aviación civil, para salvaguardar las operaciones de la aviación civil contra actos de interferencia ilícita, mediante normas, métodos y procedimientos que tomen en cuenta la seguridad, regularidad y eficiencia de los vuelos.

RTA - 17.3.1.2 El INAC es la autoridad competente del Estado responsable de la preparación, ejecución y mantenimiento del programa nacional de seguridad de la aviación civil, a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación, lo cual ha sido debidamente notificada a OACI.

RTA -17.3.1.3 El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil, en conjunto con las autoridades del Ejército y la Policía Nacional, evaluarán periódicamente el grado y la naturaleza de la amenaza para la aviación civil en su territorio y espacio aéreo, estableciendo y aplicando políticas y procedimientos para ajustar en consecuencia los aspectos pertinentes al PNSAC basándose en una evaluación de riesgos de la seguridad de la aviación civil realizada por las mencionadas autoridades nacionales.

RTA –17.3.1.4 **Recomendación.** — *El INAC a través de la a Dirección de Seguridad de la Aviación civil deberá asegurarse de que se lleven a cabo evaluaciones periódicas de vulnerabilidad en sus aeropuertos utilizados para operaciones internacionales y Nacionales, coordinando entre el Ejército de Nicaragua, Policía Nacional y la Empresa Administradora de Aeropuertos y organismos de inteligencia competentes. Dichas evaluaciones de vulnerabilidad deberían utilizarse como base para evaluaciones de riesgos y mejoras en materia de seguridad.*

RTA - 17.3.1.5 El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil en conjunto con las autoridades de la Policía y el Ejército de Nicaragua son los responsables de establecer y poner en práctica procedimientos para compartir con los explotadores de aeropuertos, operadores de aeronaves, proveedores de servicios de tránsito aéreo u otras entidades implicadas, según corresponda y de manera práctica y oportuna, la información pertinente que les ayude a efectuar evaluaciones eficaces del riesgo de seguridad de la aviación civil en sus operaciones.

RTA - 17.3.1.6 El INAC definirá y asignará tareas y coordinará las actividades entre los departamentos, las agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y operadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

RTA - 17.3.1.7 A través de la presidencia de la República se ha establecido el Consejo Consultivo de la presidencia y un Comité de Aeropuertos el cual funge como un comité nacional de seguridad de la aviación civil en el cual se coordinan las actividades en materia de

seguridad y facilitación entre los departamentos, agencias y otros órganos del Estado, los explotadores de aeropuertos y operadores de aeronaves, los proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades involucradas o responsables de la implantación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

RTA-17.3.1.8 El INAC se asegurará que los explotadores de aeropuertos garanticen que estén disponibles los recursos e instalaciones auxiliares necesarias para los servicios de seguridad en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil.

RTA - 17.3.1.9 El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil pondrá a disposición de los aeropuertos, operadores de aeronaves y proveedores de servicios de tránsito aéreo que operan en el territorio Nicaragüense y de otras entidades involucradas en el sistema de seguridad aeroportuaria, una versión por escrito de las partes pertinentes de su Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (PNSAC) y de la información o directrices pertinentes que les permitan satisfacer los requisitos del PNSAC, asegurando que no exista superposición de responsabilidades en la aplicación de sus procedimientos de Seguridad de acuerdo al PNSAC capítulo 5.

### **RTA - 17 3.2. OPERACIONES AEROPORTUARIAS.**

RTA - 17.3.2.1 El INAC requerirá que los explotadores de Aeropuertos deben garantizar que en cada aeropuerto que presten servicios a la aviación civil establezcan, apliquen y mantengan actualizado un programa escrito de seguridad aeroportuaria (PSA) apropiado para cumplir con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y la Policía Nacional.

RTA - 17.3.2.2 El INAC ha designado a la Empresa Administradora de Aeropuertos Nacionales e Internacionales (EAAI) como la agencia encargada de proveer los servicios de seguridad en los aeropuertos Nacionales e internacionales de Nicaragua, la cual establecerá y aplicará disposiciones apropiadas para satisfacer los requisitos del PNSAC.

RTA - 17.3.2.3 El INAC se asegurará que la EAAI garantice que se establezca un comité de seguridad de aeropuerto en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, para ayudar a estos a coordinar la aplicación de controles y procedimientos de seguridad, según lo indicado en el programa de seguridad aeroportuaria; así como la confección y registro de las actas correspondientes implementando un mecanismo sólido, para la aplicación y supervisión de las actividades del CSA, remitiendo, agenda previa, actas de las reuniones y lista de asistencia al INAC, para el debido seguimiento de las deficiencias encontradas en el funcionamiento de los CSA.

RTA - 17.3.2.4 El INAC se asegurará que los requisitos de diseño de aeropuertos, incluidos los requisitos arquitectónicos y los relacionados con la infraestructura que son necesarios para la aplicación de las medidas de seguridad del programa nacional de seguridad de la aviación civil, se integren en el diseño y en la construcción de nuevas instalaciones, así como en las reformas de las instalaciones existentes en los aeropuertos.

### RTA - 17 3.3. OPERADORES DE AERONAVES.

RTA -17.3.3.1 Programa de seguridad de la aviación civil (Ver apéndice # 12 PNSAC).  
El INAC garantizara que todo Operador de transporte aéreo comercial nacional, hayan establecido, apliquen y mantengan actualizado un programa de seguridad para Operadores de aeronaves (PSOA), por escrito que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

RTA-17.3.3.2 El INAC exigirá a los operadores extranjeros de transporte aéreo comercial que exploten servicios hacia y desde nuestro territorio que establezcan, apliquen y mantengan un programa de seguridad por escrito en idioma español que cumplan con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

RTA- 17.3.3.3 **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de la aviación general, incluidas las de la aviación corporativa, que utilice aeronaves con una masa máxima de despegue mayor a los 5 700 kg haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado*

RTA -17.3.3.4 **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería asegurar que toda entidad que realice operaciones de trabajos aéreos haya establecido, aplique y mantenga actualizado un programa de seguridad para explotadores, por escrito, que cumpla con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil de ese Estado. El programa contendrá características operacionales específicas para cada tipo de operaciones.*

### RTA - 17 3.4. INSTRUCCIÓN, CUALIFICACIONES, SELECCIÓN Y CULTURA DE LA SEGURIDAD.

RTA - 17.3.4.1 El INAC exigirá al explotador de aeropuerto, operadores aéreos, Ejército de Nicaragua, la Policía Nacional, proveedores de servicios y otras entidades implicadas la formulación y ejecución de una política nacional de instrucción que permita que todo el personal que participa o es responsables de la aplicación de los diversos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil estén debidamente preparados para el desempeño de sus funciones.

RTA - 17.3.4.2 El INAC asegurará que todos los programas de instrucción en seguridad de la aviación para el personal que desempeñe funciones en el marco del programa nacional de seguridad de la aviación civil comprendan la evaluación de las competencias que deban adquirirse y mantenerse en la instrucción inicial y de repaso(recurrente) El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la aviación civil es la responsable de asegurar que se cumpla con los Programas de Instrucción sobre Seguridad de la Aviación civil con los requisitos del PNSAC que se elaboren para el personal que labora con los operadores aéreos, explotadores de aeropuertos y proveedores de servicios de tránsito aéreo y otras entidades implicadas.

RTA - 17.3.4.3 El INAC asegurará la creación e implementación de un sistema de certificación que asegure que los instructores estén calificados en la disciplina de la seguridad de la aviación civil en concordancia del programa nacional de seguridad de la aviación civil

y de conformidad a los requisitos del PNISAC y esta regulación, a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de los procedimientos de actuación. Esta certificación será emitida por el INAC.

RTA-17.3.4.4 El INAC se asegurará que las personas que llevan a cabo las operaciones de inspección hayan sido objeto de certificación de conformidad con los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil a fin de garantizar el cumplimiento uniforme y fiable de las normas de actuación.

RTA -17.3.4.5 El INAC se asegurará que el personal que realiza auditorías, pruebas e inspecciones de la seguridad de la aviación civil tengan la capacitación adecuada para esas tareas de conformidad con el programa nacional de seguridad de la aviación civil.

RTA -17.3.4.6 El INAC se cerciorará de que todo el personal de todas las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil, así como todos aquellos que estén autorizados para tener acceso sin escolta a la parte aeronáutica, reciban instrucción inicial y recurrente de concientización en seguridad de la aviación.

RTA -17.3.4.7 **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería exigir que las entidades que intervengan o sean responsables de la ejecución de los distintos aspectos del programa nacional de seguridad de la aviación civil fomenten, desarrollen y pongan en práctica medidas y mecanismos que contribuyan a crear una cultura de la seguridad sólida y eficaz.*

### RTA – 17.3.5. CONTROL DE CALIDAD.

RTA -17.3.5.1 El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil elaborará, aplicará y mantendrá actualizado un Programa Nacional de control de calidad (PNCC) para la Seguridad de la Aviación Civil, para determinar si se cumple con el PNSAC y validar su eficacia, las prioridades y la frecuencia de las actividades de supervisión se determinarán basándose en las evaluaciones del riesgo que realicen las autoridades competentes (INAC, EAAI, DIPSA, DEPSA-DID ), este programa debe incluir auditorías, inspecciones y pruebas de seguridad de la aviación para la rectificación rápida y efectiva de las deficiencias. El programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil incluirá los siguientes elementos:

- a. La gestión, la fijación de prioridades y la organización del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil se llevará a cabo de forma independiente de quienes ejercen la supervisión respecto de quienes aplican las medidas previstas en el programa nacional de seguridad de la aviación civil.
- b. Los inspectores del INAC que realicen tareas de seguridad de la aviación tales como: Auditorías, pruebas e inspecciones de la seguridad deben tener la capacitación adecuada del personal que ejerce la supervisión.
- c. Los inspectores que realicen auditorías, pruebas, e inspecciones de la seguridad tendrán toda la autoridad suficiente del personal que ejerce la supervisión para

obtener toda la información necesaria para desarrollar esas tareas y ordenar medidas correctivas.

- d. El programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil debe contener un sistema confidencial de notificación que permita analizar la información de seguridad de la aviación proveniente de pasajeras/os, tripulación y personal de tierra.
- e. El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil establecerá un proceso para llevar registro de los resultados del programa nacional de control de calidad de la seguridad de la aviación civil y analizarlos para contribuir al efectivo desarrollo y ejecución del programa nacional de seguridad de la aviación civil, lo que comprende individualizar las causas y los patrones de incumplimiento y verificar que se hayan aplicado medidas correctivas y que se mantengan.

RTA -17.3.5.2 El INAC se asegurará que todo el personal que aplique controles de seguridad debe ser objeto de verificación de antecedentes y procedimientos de selección. La verificación de antecedentes de este personal debe contemplar, como mínimo:

- a. Que se lleven a cabo verificaciones de antecedentes en el caso de personas que apliquen controles de seguridad, de personas con acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y personas con acceso a información delicada de seguridad de la aviación antes de que asuman sus funciones o tengan acceso a dichas zonas o información.
- b. Que se apliquen a las mencionadas personas verificaciones de antecedentes periódicas a intervalos establecidos por la autoridad competente.
- c. Que a las personas que se consideren no aptas a raíz de toda verificación de antecedentes se les niegue inmediatamente la capacidad de aplicar controles de seguridad, el acceso sin escolta a zonas de seguridad restringidas y el acceso a información delicada de seguridad de la aviación civil.
- d. Mantenimiento de registros.

RTA -17.3.5.3 El INAC se cerciorará de que cada una de las entidades responsables de la ejecución de los elementos pertinentes del programa nacional de seguridad de la aviación civil verifique periódicamente que la aplicación de las medidas de seguridad de la aviación que han sido encomendadas a proveedores externos de servicios cumpla con el programa de seguridad de la aviación de la entidad.

**RTA - 17.3.6. PROVEEDORES DE SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO**

El INAC exigirá que los proveedores de servicio de tránsito aéreo que opera en el país establezcan y apliquen disposiciones de seguridad apropiadas para satisfacer los requisitos del programa nacional de seguridad de la aviación civil.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

### CAPITULO 4. MEDIDAS PREVENTIVAS DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL.

#### RTA - 17 4.1. OBJETIVOS.

- RTA - 17 4.1.1 El INAC adoptará medidas para que el explotador del aeropuerto y el operador aéreo, eviten que se introduzcan, por cualquier medio, a bordo de las aeronaves que estén al servicio de la aviación civil, armas explosivas u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas que puedan utilizarse para cometer actos de interferencia ilícita y cuyo transporte o tenencia no estén autorizados.
- RTA - 17 4.1.2 El INAC dispondrá que el explotador de aeropuerto y el operador aéreo, apliquen medidas de seguridad al azar y la imprevisibilidad según corresponda.
- RTA - 17 4.1.3 El INAC se asegurará que se establezcan procedimientos para el tratamiento del equipaje no identificado y los objetos sospechosos de conformidad con una evaluación de riesgos de seguridad realizada por las autoridades competentes.
- RTA - 17 4.1.4 **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería considerar la integración de la detección del comportamiento en sus prácticas y procedimientos de seguridad de la aviación.*

#### RTA - 17 4.2. MEDIDAS RELATIVAS AL CONTROL DEL ACCESO.

- RTA - 17.4.2.1 El INAC se asegurará que los explotadores de aeropuertos garanticen que el acceso a las zonas de la parte aeronáutica de los aeropuertos que prestan servicios a la aviación civil esté controlado para evitar el ingreso de personas no autorizadas.
- RTA - 17.4.2.2 El INAC se asegurará que los explotadores de aeropuertos garanticen que, en cada aeropuerto que preste servicios a la aviación civil, se establezcan zonas de seguridad restringidas (ZSR), aprobadas por el INAC basándose en la evaluación de riesgos de seguridad que realicen el Ejército de Nicaragua.
- RTA - 17.4.2.3 El INAC se asegurará que los explotadores de aeropuertos establezcan y apliquen sistemas de identificación de personas y vehículos para impedir el acceso no autorizado a las zonas de la parte aeronáutica y las zonas de seguridad restringidas. Se otorgará acceso únicamente a las personas y vehículos que deban ingresar en dichas zonas por necesidad operacional u otro motivo legítimo, se verificará la identidad y la autorización en los puestos de inspección designados antes de permitir el acceso a las zonas de la parte aeronáutica y a las zonas de seguridad restringidas.
- RTA - 17.4.2.4 El INAC se asegurará que el explotador de Aeropuerto y el operador aéreo deben garantizar que en las zonas de seguridad restringidas se supervise la circulación de personas y vehículos hacia y desde las aeronaves para impedir el acceso no autorizado a estas últimas.

RTA - 17.4.2.5 El INAC se asegurará que el explotador de Aeropuerto inspeccione y apliquen medidas de controles de seguridad a las personas que no sean pasajeros, así como a los artículos que transporten, antes de ingresar a las zonas de seguridad restringidas.

RTA 17.4.2.6 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto aplique métodos de inspección apropiados que permitan detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que personas que no sean pasajeros lleven consigo o en los artículos que transporten. Cuando dichos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera imprevisible.

RTA - 17.4.2.7 El INAC se asegurará que los vehículos a los que se conceda acceso a la parte aeronáutica y zonas de seguridad restringidas, junto con los artículos contenidos en los mismos, sean objeto de inspección o de otros controles de seguridad apropiados de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades de la Policía Nacional y la EAAI.

### **RTA - 17 4.3. MEDIDAS RELATIVAS A LAS AERONAVES.**

RTA - 17 4.3.1 El INAC se asegurará que se lleven a cabo las verificaciones de seguridad de las aeronaves de origen en un cien por ciento que se utilicen en las operaciones de transporte aéreo comercial o que se realice una inspección de seguridad de las aeronaves.

RTA - 17 4.3.1.1 Todo operador aéreo debe asegurar que se disponga a bordo una lista de verificación de los procedimientos de búsqueda de objetos sospechosos que ponga en riesgo la seguridad de la aeronave. La lista de verificación debe estar acompañada de orientaciones sobre las medidas que deben adoptarse en caso de encontrarse un explosivo u objeto sospechoso y de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar armas, explosivos u otros artefactos, objetos o sustancias peligrosas, en cada aeronave. Estos procedimientos deben ser incluidos en el PSOA. Para realizar la verificación de seguridad de la aeronave, se debe considerar los siguientes:

- a. El nivel de la amenaza.
- b. Aeronaves que permanecen durante la noche.
- c. La ubicación del estacionamiento.
- d. Si la aeronave estuvo en mantenimiento.
- e. El punto de origen.
- f. El destino.
- g. El Estado de registro o Estado del explotador.

RTA - 17 4.3.2 El INAC se asegurará que el operador aéreo tome las medidas para garantizar que todo artículo que dejen a bordo los pasajeros que desembarquen de vuelos en tránsito se retiren de la aeronave o se manejen de otro modo apropiado antes de la salida de las aeronaves que realizan vuelos comerciales.

RTA - 17 4.3.3 El INAC exigirá a cada operador de transporte aéreo comercial debe adoptar medidas apropiadas para asegurar que durante el vuelo se evite que personas no autorizadas ingresen al compartimiento de la tripulación de vuelo. Cada aeronave debe estar provista de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta debe cerrarse con llave.

RTA - 17 4.3.4 El INAC se asegurará que cada operador de transporte aéreo comercial garantice que una aeronave comprendida en (RTA-17.4.3.1) esté protegida contra interferencias no autorizadas desde el momento en que comience la verificación o inspección de la aeronave hasta su salida.

RTA - 17 4.3.5 **Recomendación.** — El INAC debe garantizar que cada operador de transporte aéreo comercial establezca controles de seguridad para evitar actos de interferencia ilícita contra las aeronaves cuando las mismas no estén en zonas de seguridad restringidas.

RTA-17 4.3.6 El INAC se asegurará de que, de conformidad con la evaluación de riesgos llevada a cabo por las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional, se hayan implantado medidas en tierra o procedimientos operacionales apropiados para mitigar los posibles ataques contra aeronaves con sistemas portátiles de defensa antiaérea (MANPADS) y otras armas que representen una amenaza similar para las aeronaves en los aeropuertos o cerca de ellos.

### **RTA - 17 4.4. MEDIDAS RELATIVAS A LOS PASAJEROS Y A SU EQUIPAJE DE MANO.**

RTA - 17 4.4.1 El INAC establecerá medidas para asegurar que los explotadores de aeropuerto y operadores de aeronaves aseguren que se inspeccionen a los pasajeros de origen de las operaciones de transporte aéreo comercial y su equipaje de mano antes de que se embarquen en una aeronave que salga de una zona de seguridad restringida.

RTA - 17 4.4.2 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto y el operador de aeronave deben garantizar que se empleen métodos adecuados de inspección que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos que los pasajeros lleven oculto sobre su persona o en el equipaje de mano. Cuando estos métodos no se apliquen de forma continua, se utilizarán de manera impredecible.

RTA - 17 4.4.3 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto y el operador de aeronave deben garantizar que los pasajeros de las operaciones de transporte aéreo comercial que efectúen un transbordo con su equipaje de mano sean inspeccionados antes de que se embarquen en una aeronave, a menos que el Estado haya establecido un proceso de validación y aplique, en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, procedimientos permanentes para garantizar que dichos pasajeros su equipaje de mano hayan sido debidamente inspeccionados en el punto

de origen y luego hayan estado protegidos contra interferencias no autorizadas, desde el punto de la inspección, en el aeropuerto de origen, hasta su embarque en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

RTA - 17 4.4.4 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto y el operador de aeronave deben garantizar que los pasajeros y su equipaje de mano que hayan sido objeto de inspección estén protegidos contra interferencias no autorizadas desde el punto de inspección hasta que se embarquen en su aeronave. Si esos pasajeros y su equipaje de mano se mezclan o entran en contacto con otros, deberán someterse a una nueva inspección antes de embarcarse en una aeronave, además de adoptar las medidas de protección pertinentes en las áreas, instalaciones y aeronave en las que se haya dado una interferencia no autorizada.

RTA - 17 4.4.5 El INAC establecerá que el explotador de aeropuerto aplique medidas para las operaciones de tránsito a fin de proteger a los pasajeros en tránsito y su equipaje de mano contra interferencias no autorizadas y proteger la integridad de la seguridad del aeropuerto de tránsito.

RTA - 17 4.4.6 **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería asegurar que se establezcan prácticas en los aeropuertos y a bordo de las aeronaves para ayudar a identificar y resolver las actividades sospechosas que puedan constituir una amenaza para la aviación civil.*

### RTA - 17 4.5. MEDIDAS RELATIVAS AL EQUIPAJE DE BODEGA.

RTA - 17 4.5.1 El INAC adoptará medidas para que el explotador del aeropuerto y el operador aéreo se responsabilicen de adoptar medidas para garantizar que el equipaje de bodega de origen se someta a inspección antes de ser embarcado a bordo de una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial que salga de una zona de seguridad restringida.

RTA - 17 4.5.2 El INAC se asegurará que los explotadores de los aeropuertos y los operadores de aeronaves empleen métodos de inspección adecuados que sean capaces de detectar la presencia de explosivos y artefactos explosivos en el equipaje de bodega.

RTA 17.4.5.3 El INAC se asegurará que los operadores de transporte aéreo comercial y los explotadores de aeropuertos garanticen que todo el equipaje de bodega que se transporte a bordo de una aeronave comercial se proteja contra interferencias no autorizadas desde el punto en que se inspeccione o que el transportista acepte su custodia, lo que ocurra antes, hasta la salida de la aeronave en la que se transporte. Si se compromete la integridad del equipaje de bodega, éste volverá a inspeccionarse antes de ponerlo a bordo de la aeronave.

RTA - 17 4.5.4 El INAC se asegurará que los operadores de transporte aéreo comercial garantizarán que no se transporte el equipaje de personas que no estén a bordo de la aeronave, salvo que ese equipaje esté identificado como equipaje no acompañado y se someta a una inspección apropiada.

RTA - 17 4.5.5 El INAC se asegurará que el explotador del aeropuerto y el operador de transporte aéreo comercial garantizarán que el equipaje de bodega destinado al transbordo se inspeccione antes de cargarse en una aeronave que realice operaciones de transporte aéreo comercial, a menos que el INAC haya establecido un procedimiento de validación y aplique procedimientos permanentes en colaboración con el otro Estado contratante, cuando corresponda, para asegurar que ese equipaje de bodega se haya inspeccionado en el punto de origen y protegido luego contra interferencias no autorizadas, desde el aeropuerto de origen hasta su carga en la aeronave de salida, en el aeropuerto de transbordo.

RTA - 17 4.5.6 El INAC se asegurará que los operadores de transporte aéreo comercial garanticen que se transporten únicamente artículos del equipaje de bodega identificados individualmente como equipaje acompañado o no acompañado, inspeccionados de conformidad con la norma pertinente y cuyo transporte en ese vuelo haya sido aceptado por el transportista aéreo. Se debe dejar constancia de que ese equipaje cumple con estos criterios y está autorizado para ser transportado en ese vuelo.

### **RTA - 17 4.6. MEDIDAS RELATIVAS A LA CARGA, EL CORREO Y OTROS ARTÍCULOS.**

RTA - 17 4.6.1 El INAC se asegurará que los operadores del transporte aéreo y exclusivamente de carga son los responsables de asegurar que la carga y el correo convencional se sometan a controles de seguridad apropiados, comprendida la inspección, antes de cargarlos en una aeronave que realice operaciones de vuelos de pasajeros, y vuelos exclusivamente de carga, a través del explotador de aeropuerto quien aplicará dichos controles de seguridad.

RTA - 17 4.6.2 El INAC establecerá un proceso de seguridad de la cadena de suministro, en la que podría incluir la aprobación de agentes acreditados o expedidores reconocidos por parte del INAC, si éstos participan en la aplicación de inspecciones u otros controles de seguridad de la carga y el correo.

RTA - 17 4.6.3 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto y el operador del transporte aéreo comercial y del transporte aéreo exclusivamente de carga, se asegurarán de que la carga y el correo que se transporten en una aeronave comercial o exclusivamente de carga, estén protegidas de interferencias no autorizadas desde el punto en que se aplica la inspección u otros controles de seguridad hasta la salida de la aeronave.

RTA - 17 4.6.4 El INAC se asegurará que el operador del transporte aéreo comercial es responsable de someter a controles de seguridad reforzadas a la carga y el correo de alto riesgo para atenuar adecuadamente las amenazas conexas, antes de cargarlos a una aeronave, a través del explotador de aeropuerto, quien aplicará los controles o las medidas apropiadas.

RTA - 17 4.6.5 El INAC se asegurará que el operador del transporte aéreo comercial o exclusivamente de carga no acepte transportar carga ni correo en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial a menos que un agente acreditado, un

expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por el INAC confirmen y demuestren que se aplica la inspección u otros controles de seguridad. La carga y el correo acerca de los cuales un agente acreditado, un expedidor reconocido o una entidad que esté aprobada por el INAC no pueda confirmar o demostrar la aplicación de dichos controles, serán objeto de inspección.

RTA - 17 4.6.6 El INAC se asegurará que el operador del transporte aéreo comercial garantice que el aprovisionamiento de a bordo y los suministros y piezas de repuesto que deban ser transportados en vuelos comerciales se sometan a controles de seguridad apropiados, que podrán incluir un proceso o inspección de seguridad en la cadena de suministro, y se protejan desde ese momento hasta que se carguen a la aeronave.

RTA - 17 4.6.7 El INAC asegurará que el explotador de aeropuerto garantice que las mercancías y los suministros que se introduzcan en las zonas de seguridad restringidas se sometan a controles de seguridad apropiados, en un 100 % conforme la naturaleza de las mercancías aplicando ya sea equipo de rayos X, perros detectores de explosivos o inspección física.

RTA - 17 4.6.8 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto y el operador del transporte aéreo comercial y el transporte aéreo exclusivamente de carga garanticen que la carga y el correo que hayan sido objeto de confirmación y demostración dispongan de un estatus de seguridad que los acompañará, ya sea en formato electrónico o por escrito, a lo largo de la cadena de suministro segura. Si no existe un agente acreditado responsable de esta actividad, la línea aérea será la responsable de garantizar el estatus de dicha carga.

RTA 17.4.6.9 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto y los operadores del transporte aéreo comercial como los del transporte aéreo exclusivamente de carga garantizarán que la carga y el correo de tránsito y transbordo pasen por los controles de seguridad apropiados incluyendo la inspección, antes de cargarse en una aeronave que realiza operaciones de transporte aéreo comercial y exclusivamente de carga con salida en su territorio.

NOTA: En la actualidad el servicio de carga y correo de transbordo del transporte aéreo comercial como los del transporte aéreo exclusivamente de carga no se realiza.

RTA - 17 4.6.10 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto y el operador del transporte aéreo comercial y el transporte aéreo exclusivamente de carga garanticen que, cuando se realice inspección de la carga y el correo, la inspección se lleve a cabo utilizando un método o métodos apropiados, teniendo en cuenta el carácter del envío.

RTA - 17 4.6.11 **Recomendación.** — *Cada Estado contratante debería establecer mecanismos apropiados para confirmar que la carga y el correo de transbordo que entren en su territorio hayan pasado por los controles de seguridad apropiados.*

### RTA - 17 4.7. MEDIDAS RELATIVAS A CATEGORÍAS ESPECIALES DE PASAJEROS.

RTA - 17 4.7.1 El INAC definirá los requisitos que debe cumplir el Operador Aéreo relativos al transporte de pasajeros posiblemente perturbadores que viajen bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos.

RTA 17.4.7.2 El INAC se asegurará que el Operador Aéreo incluya en su PSOA, medidas y procedimientos para mantener la seguridad a bordo de las aeronaves en las que viajen pasajeros bajo coacción, por estar sometidos a proceso judicial o administrativo.

RTA - 17 4.7.3 El INAC se asegurará que los operadores aéreos y pilotos al mando de aeronaves deben estar informados en los casos en que viajen pasajeros bajo coacción, por haber sido sometidos a procedimientos judiciales o administrativos, para que puedan aplicarse controles de seguridad apropiados.

RTA - 17 4.7.4 El INAC se asegurará que el Operador Aéreo garantice que los agentes de mantenimiento del orden público u otras personas autorizadas puedan portar armas a bordo de las aeronaves, actuando en cumplimiento de su deber, se exija una autorización especial de conformidad con la Ley 510 (Ley Especial para el Control y Regulación de Armas de Fuego, Municiones y Explosivos) de la Policía Nacional.

RTA - 17 4.7.5 El Ministerio de Relaciones Exteriores del Estado de Nicaragua es la entidad responsable de analizar y aprobar las solicitudes formuladas por cualquier otro Estado para permitir que personal armado, incluso oficiales de seguridad de a bordo, pueda viajar a bordo de aeronaves de los explotadores del Estado solicitante. Por otro lado, la autoridad encargada de atender y hacer cumplir los procedimientos para este tipo de solicitud, será la Policía Nacional. Este tipo de viaje sólo se permitirá después de que se haya llegado a un acuerdo al respecto con el Estado interesado.

RTA - 17 4.7.6 El INAC se asegurará que se permitirá el transporte de armas de fuego solamente cuando un Oficial de la Policía Nacional haya determinado que no están cargadas, en su caso, y aun así, solamente si se colocan en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo de vuelo y con las armas deportivas las aerolíneas se encargarán de colocarla en un lugar inaccesible a cualquier persona durante el tiempo del vuelo y se encargarán de llenar la plantilla de declaración de armas deportivas anexadas al apéndice 5 del PNSAC.

RTA - 17 4.7.7 Se permitirá el transporte de arma de fuego a bordo de las aeronaves siempre que se justifique y se coordine previamente con el operador aereo empleando a oficiales de seguridad de a bordo y se debe garantizar que se trate de funcionarios gubernamentales especialmente seleccionados y entrenados, teniendo en cuenta los aspectos relativos a la seguridad operacional y de la aviación a bordo de una aeronave, y cuyo empleo se decida de acuerdo con la evaluación de la amenaza que realicen las autoridades competentes. El empleo de oficiales de seguridad de a bordo se coordinará con los Estados interesados y será estrictamente confidencial.

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

RTA - 17 4.7.8 El Operador Aéreo asegurará que se informe al piloto al mando acerca del número de personas armadas y la ubicación de sus asientos, si a bordo de la aeronave hay más de una persona armada, cada uno de ellos deberá estar notificado del lugar en que se encuentra el asiento de la otra persona armada.

### RTA - 17 4.8. MEDIDAS RELATIVAS A LA PARTE PÚBLICA.

RTA - 17 4.8.1 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto garantice de que en sus diseños de aeropuertos se identifiquen las áreas de la parte pública.

RTA - 17 4.8.2 El INAC se asegurará que el explotador de Aeropuerto en coordinación con las autoridades de la Policía Nacional y el Ejército de Nicaragua garanticen que se establezcan medidas de seguridad en la parte pública para mitigar el riesgo de posibles actos de interferencia ilícita y prevenir que se lleven a cabo, de conformidad con las evaluaciones de riesgos a escala Nacional y local llevadas a cabo por estas mismas autoridades conforme el PNSAC Apéndice 16 Procedimiento Parte Pública.

RTA - 17 4.8.3 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto deba incluir en su PSA las medidas de seguridad en la parte pública y se coordinen entre el Ejército de Nicaragua y la Policía Nacional y demás entidades intervinientes de conformidad con las normas RTA-17.3.1.7, RTA-17 3.2.2 y RTA-17 3.2.3 tal y como se definen las responsabilidades en el programa nacional de seguridad de la aviación civil (PNSAC).

### RTA - 17 4.9. MEDIDAS RELATIVAS A LAS CIBERAMENAZAS.

RTA - 17 4.9.1 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto, operador del transporte aéreo comercial, prestador de servicio o cualquier otra entidad definida en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación Civil u otra documentación Nacional pertinente, tendrán que identificar sus sistemas de tecnología de la información y las comunicaciones, los datos críticos que se empleen para los fines de la aviación civil y que en función de una evaluación de riesgos elaboren y lleven a la práctica las medidas que correspondan para protegerlos de interferencia ilícita.

RTA - 17 4.9.2 **Recomendación.** — El INAC deberá asegurarse que los explotadores de aeropuertos, operadores del transporte aéreo comercial, proveedores de servicio y otras entidades involucradas deben implementar las medidas que protejan según corresponda, la confidencialidad, integridad y disponibilidad de los sistemas y/o datos críticos identificados. Las medidas deberían incluir, entre otras cosas, características de seguridad en el diseño, seguridad de la cadena de suministro, separación de redes y protección o limitación de las capacidades de acceso remoto, según corresponda y de acuerdo con la evaluación de riesgos efectuada por las autoridades Nacionales correspondientes. Ver PNSAC apéndice 15.

**INTENCIONALMENTE EN BLANCO**

### CAPITULO 5. MÉTODOS PARA HACER FRENTE A LOS ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA.

#### RTA - 17 5.1. PREVENCIÓN.

- RTA - 17 5.1.1 El INAC se asegurará que el que el explotador de aeropuerto y el operador del transporte aéreo comercial adopten medidas, cuando exista información fiable que indique que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, para protegerla, si todavía está en tierra, y para notificar su llegada lo antes posible a las autoridades aeroportuarias pertinentes y a los servicios de tránsito aéreo de los Estados interesados, si la aeronave ya ha salido.
- RTA - 17 5.1.2 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional garanticen, que se inspeccione la aeronave en busca de armas ocultas, explosivos u otros artefactos, sustancias o artículos peligrosos cuando exista información fiable de que una aeronave pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita. Esta actividad será notificada previamente al operador aereo que se va a realizar la inspección.
- RTA - 17 5.1.3 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional garanticen, que se adopten disposiciones para investigar, volver inofensivos y eliminar, si es necesario, los objetos que se sospeche sean artefactos peligrosos o que representen riesgos en los aeropuertos.
- RTA - 17 5.1.4 El INAC asegurará que se elaboren Planes de Contingencias por los explotadores de aeropuertos y que se coordinen con todas las autoridades y dependencias implicadas asegurando los recursos necesarios para salvaguardar a la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita. El INAC verificará con regularidad estos planes de contingencias.
- RTA - 17 5.1.5 El INAC se asegurará que los explotadores de aeropuertos en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional garanticen que haya personal autorizado y debidamente capacitado, disponible para desplazarse rápidamente a los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil, para ayudar cuando se sospeche que pueda ocurrir u ocurra un acto de interferencia ilícita en la aviación civil.
- RTA - 17 5.1.6 El INAC se asegurará de que los explotadores de aeropuertos, operadores de aeronaves y proveedores de servicios notifiquen en forma práctica y oportuna a las autoridades que correspondan (INAC, Policía Nacional, Ejército de Nicaragua) toda información relativa a incidentes de interferencia ilícita y sus actos preparatorios, tomando en cuenta la protección adecuada de la información delicada sobre la seguridad de la aviación.

### RTA - 17 5.2. RESPUESTA.

RTA - 17 5.2.1 El INAC se asegurará que los explotadores de aeropuertos y los operadores de transporte aéreo comercial adopten medidas apropiadas para garantizar la seguridad de los pasajeros y tripulantes de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, mientras ésta se encuentre en tierra en nuestro territorio, hasta que puedan continuar su viaje.

RTA - 17 5.2.2 El INAC se asegurará que los Servicios de Tránsito Aéreo, recaben toda la información pertinente relativa al vuelo en los casos de que una aeronave sea objeto de un acto de interferencia ilícita y la transmitirá a todos los demás Estados responsables de las dependencias de tránsito aéreo interesadas, incluso a las del aeropuerto de destino conocido o supuesto, de modo que se tomen las medidas apropiadas y oportunas en ruta y en los puntos de destino probables o posibles de la aeronave.

RTA - 17 5.2.3 El INAC se asegurará que el explotador del aeropuerto proporcione asistencia a una aeronave que sea objeto de un acto de apoderamiento ilícito, tal como ayudas para la navegación, servicios de tránsito aéreo y permiso para aterrizar, en la medida en que lo exijan las circunstancias.

RTA - 17 5.2.4 El INAC se asegurará que el explotador de aeropuerto en coordinación con las autoridades del Ejército de Nicaragua y de la Policía Nacional adopten las medidas que considere factibles para asegurar que la aeronave sometida a un acto de apoderamiento ilícito que haya aterrizado en territorio nicaragüense se retenga en tierra, a menos que su partida esté justificada por la necesidad imperiosa de proteger vidas humanas. Sin embargo, es necesario que en estas medidas se tenga presente el grave peligro que supondría continuar el vuelo. Los Estados también reconocerán la importancia de las consultas, cuando sean posibles, entre el Estado donde haya aterrizado la aeronave y el Estado del explotador de esta última, y de la notificación del Estado donde haya aterrizado la aeronave a los Estados de destino supuesto o declarado.

RTA - 17 5.2.5 Cuando haya aterrizado una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, el INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación civil notificará dicho aterrizaje por el medio más rápido que se disponga al Estado de matrícula y al Estado del explotador Aéreo y notificará igualmente por el medio más rápido, cualquier otra información pertinente a:

- a. Los Estados antes mencionados.
- b. Cada Estado cuyos ciudadanos hayan muerto o sufrido lesiones.
- c. Cada Estado cuyos ciudadanos hayan sido tomados como rehenes.
- d. Cada Estado de cuyos ciudadanos se tenga noticia que se encuentran en la aeronave.

e. La Organización de Aviación Civil Internacional.

RTA - 17 5.2.6 **Recomendación.** — El INAC se asegurará que la información recibida como consecuencia de las medidas tomadas de conformidad con (RTA-17.5.2.2) debe distribuirse localmente a las dependencias de los servicios de tránsito aéreo interesadas, a las administraciones aeroportuarias apropiadas, al operador aéreo y a otras entidades pertinentes, tan pronto como sea posible.

RTA - 17 5.2.7 **Recomendación.** — El INAC cooperará con otros Estados a fin de proporcionar una respuesta común en relación con un acto de interferencia ilícita. Las medidas tomadas para liberar a pasajeros y miembros de la tripulación de una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita, se podría tomar la experiencia y capacidad del Estado del explotador, del Estado del fabricante y del Estado de matrícula de dicha aeronave.

### RTA - 17 5.3. INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN Y NOTIFICACIÓN.

RTA - 17 5.3.1 Cuando el Estado sufra un acto de interferencia ilícita, el INAC proporcionará a la OACI toda la información pertinente relativa a los aspectos de seguridad del acto de interferencia ilícita, lo antes posible una vez resuelto el caso. El modelo de informe a utilizar será similar al que figura en el Apéndice 9 del PNSAC.

RTA - 17 5.3.2 Cuando el Estado de Nicaragua sea afectado por un acto de interferencia ilícita el INAC solicitará a las entidades competentes que reevalúen los controles y procedimientos de seguridad y que oportunamente adopte las medidas necesarias para subsanar los puntos débiles, a fin de evitar la repetición de los hechos.

RTA - 17 5.3.3 **Recomendación.** — *El INAC a través de la Dirección de Seguridad de la Aviación Civil será la entidad responsable de intercambiar con otros Estados Contratantes la información que considera apropiada como responder ante un Acto de Interferencia Ilícita y al mismo tiempo, debería proporcionar esa información a la OACI.*

INTENCIONALMENTE EN BLANCO

### ADJUNTO AL ANEXO 17 DE LA OACI

**Nota.** — Este adjunto proporciona una lista de referencias como información, actualizada a partir del 18 de julio de 2022.

### EXTRACTOS DEL ANEXO 2 — REGLAMENTO DEL AIRE

#### CAPÍTULO 3. REGLAS GENERALES

##### 3.7 Interferencia ilícita

3.7.1 Toda aeronave que esté siendo objeto de actos de interferencia ilícita hará lo posible por notificar a la dependencia ATS pertinente este hecho, toda circunstancia significativa relacionada con el mismo y cualquier desviación el plan de vuelo actualizado que las circunstancias hagan necesaria, a fin de permitir a la dependencia ATS dar prioridad a la aeronave y reducir al mínimo los conflictos de tránsito que puedan surgir con otras aeronaves.

**Nota 1.**— La responsabilidad de las dependencias ATS en casos de interferencia ilícita figura en el Anexo 11.

**Nota 2.** — En el adjunto B al presente Anexo figura un texto de orientación aplicable cuando una aeronave es objeto de

interferencia ilícita y no puede notificar el hecho a una dependencia ATS.

**Nota 3.**— En el Anexo 11, PANS-ATM (Doc. 4444) y PANS-OPS (Doc 8168), se indican las medidas que deben tomar las

aeronaves que estén siendo objeto de actos de interferencia ilícita y que cuenten con equipos SSR, ADS-B y ADS-C.

**Nota 4.**— En el Anexo 11 y PANS-ATM (Doc 4444) se indican las medidas que deben tomar las aeronaves que están siendo objeto de actos de interferencia ilícita y que cuentan con equipo CPDLC; en el Manual de aplicaciones de enlace de datos de los servicios de tránsito aéreo (Doc 9694) figuran textos de orientación al respecto.

3.7.2 Si una aeronave es objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando intentará aterrizar lo antes posible en el aeródromo apropiado más cercano o en un aeródromo asignado para ese propósito por la autoridad competente, a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder.

**Nota 1.**— En el Anexo 17, capítulo 5, 5.2.4, figuran requisitos para las autoridades estatales en relación con aeronaves en tierra que son objeto de interferencia ilícita.

**Nota 2.** — Véase 2.4 en relación con la autoridad del piloto al mando de la aeronave.

### ADJUNTO B. INTERFERENCIA ILÍCITA

#### 2. Generalidades

Se desea que los siguientes procedimientos sirvan de orientación para las aeronaves que sean objeto de interferencia ilícita y que no puedan notificar el hecho a una dependencia ATS.

### 2. Procedimientos

2.1 Si el piloto al mando no puede proceder hacia un aeródromo de acuerdo con las reglas del capítulo 3, 3.7.2, debería tratar de continuar el vuelo en la derrota asignada y al nivel de crucero asignado, por lo menos hasta que pueda comunicarse con una dependencia ATS o hasta que esté dentro de su cobertura radar o de ADS-B.

2.2 Cuando una aeronave objeto de un acto de interferencia ilícita deba apartarse de la derrota asignada o del nivel de crucero asignado, sin poder establecer contacto radiotelefónico con el ATS, el piloto al mando debería, de ser posible:

a) tratar de radiodifundir advertencias en el canal VHF en uso o en la frecuencia VHF de urgencia y en otros canales apropiados a menos que la situación a bordo de la aeronave le dicte otro modo de proceder. De ser conveniente y si las circunstancias lo permiten, también debería recurrir para ello a otro equipo como, por ejemplo, transpondedores de a bordo y enlaces de datos; y

b) continuar el vuelo de conformidad con los procedimientos especiales para las contingencias en vuelo, cuando dichos procedimientos hayan sido establecidos y promulgados en los Procedimientos suplementarios regionales (Doc 7030); o

c) si no se hubieran establecido procedimientos regionales aplicables al caso, continuar el vuelo a un nivel que difiera de los niveles de crucero utilizados normalmente por los vuelos IFR:

1) 150 m (500 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 300 m (1 000 ft); o

2) 300 m (1 000 ft) en una zona en que se aplican mínimos de separación vertical de 600 m (2 000 ft).

**Nota.** — En 3.8 del presente Anexo se indican las medidas que debe tomar la aeronave que sea interceptada mientras es objeto de un acto de interferencia ilícita.

## EXTRACTOS DEL ANEXO 6 — OPERACIÓN DE AERONAVES PARTE I — TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL INTERNACIONAL — AVIONES

### CAPÍTULO 13. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

#### 13.1 Operaciones comerciales interiores

**Recomendación.** — Todos los Estados contratantes deberían aplicar también a las operaciones comerciales interiores (servicios aéreos) las normas y métodos recomendados internacionales que se prescriben en el capítulo.

#### 13.2 Seguridad del compartimiento de la tripulación de vuelo

13.2.1 En todas las aeronaves provistas de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo, esta puerta deberá poder trabarse y deberán proporcionarse los medios para que la tripulación de cabina pueda notificar discretamente a la tripulación de vuelo en caso de actividad sospechosa o violaciones de seguridad en la cabina. En el contexto de este capítulo, el término “seguridad de la aviación” se emplea en el sentido de prevención de actos ilícitos contra la aviación civil

13.2.2 Todos los aviones de pasajeros:

a) de masa máxima certificada de despegue superior a 54 500 kg; o

b) de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg con capacidad de asientos de pasajeros superior a 19; o

c) con capacidad de asientos de pasajeros superior a 60

estarán equipados con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones a la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta podrá trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.

13.2.3 En todos los aviones provistos de puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo, de conformidad con 13.2.2:

a) dicha puerta estará trabada desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta

que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario permitir el acceso y salida de personas autorizadas; y

b) se proporcionarán los medios para vigilar desde cualquier puesto de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que solicitan entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.

**13.2.4 Recomendación.** — Todas las aeronaves de pasajeros deberían estar equipadas, cuando sea posible, con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo aprobada y diseñada para resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, y las intrusiones por la fuerza de personas no autorizadas. Esta puerta debería poder trabarse y destrabarse desde cualquier puesto de piloto.

**13.2.5 Recomendación.** — En todas las aeronaves que están equipadas con una puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo de conformidad con 13.2.4:

a) la puerta debería poder trabarse desde el momento en que se cierren todas las puertas exteriores después del embarque hasta que cualquiera de dichas puertas se abra para el desembarque, excepto cuando sea necesario para permitir la entrada y salida de personas autorizadas; y

b) deberían proporcionarse los medios para vigilar desde cualquiera de los puestos de piloto el área completa de la puerta frente al compartimiento de la tripulación de vuelo para identificar a las personas que soliciten entrar y detectar comportamientos sospechosos o posibles amenazas.

### 13.3 Lista de verificación para los procedimientos de búsqueda en el avión

Todo explotador se asegurará de que se disponga a bordo de la lista de verificación de los procedimientos de búsqueda de bombas que deben emplearse en caso de sospecha de sabotaje y para inspeccionar los aviones cuando exista una sospecha bien fundada de que el avión pueda ser objeto de un acto de interferencia ilícita, a fin de ver si hay armas ocultas, explosivos u otros artefactos peligrosos. La lista de verificación estará acompañada de orientaciones sobre las medidas apropiadas que deben adoptarse en caso de encontrarse una bomba o un objeto sospechoso y de información sobre el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, en el caso concreto de cada aeronave.

### 13.4 Programas de instrucción

13.4.1 Todo explotador establecerá y mantendrá un programa aprobado de instrucción en materia de seguridad que asegure que los miembros de la tripulación actúen de la manera más adecuada para reducir al mínimo las consecuencias de los actos de interferencia ilícita. Este programa deberá incluir, como mínimo, los elementos siguientes:

- a) determinación de la gravedad de cada incidente;
- b) comunicación y coordinación de la tripulación;
- c) respuestas de defensa propia apropiadas;

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

- d) uso de dispositivos de protección que no sean letales asignados a los miembros de la tripulación para los cuales el Estado del explotador autoriza la utilización;
- e) comprensión del comportamiento de los terroristas para mejorar la capacidad de los miembros de la tripulación con respecto al comportamiento de los secuestradores y respuesta de los pasajeros;
- f) ejercicios de instrucción en situaciones reales con respecto a diversas amenazas;
- g) procedimientos en el puesto de pilotaje para proteger el avión; y
- h) procedimientos de búsqueda en el avión y orientación con respecto a los lugares de riesgo mínimo para colocar una bomba, cuando sea posible.

13.4.2 El explotador también establecerá y mantendrá un programa de instrucción para familiarizar a los empleados apropiados con las medidas y técnicas preventivas atinentes a los pasajeros, equipajes, carga, correo, equipo, repuestos y suministros que se hayan de transportar, de manera que dichos empleados contribuyan a la prevención de actos de sabotaje u otras formas de interferencia ilícita.

### 13.5 Notificación de actos de interferencia ilícita

Después de ocurrido un acto de interferencia ilícita, el piloto al mando presentará, sin demoras, un informe sobre dicho acto a la autoridad local designada.

### 13.6 Varios

**13.6.1 Recomendación.** — Deberían preverse medios especializados para atenuar y orientar el efecto de explosiones a fin de utilizarlos en el lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba.

**13.6.2 Recomendación.** — Cuando un explotador acepte transportar armas que se les han retirado a los pasajeros, en la aeronave debería haber un lugar previsto para colocar dichas armas a fin de que sean inaccesibles a cualquier persona durante el tiempo de vuelo.

## EXTRACTOS DEL ANEXO 8 — AERONAVEGABILIDAD

### PARTE III. AVIONES GRANDES

#### PARTE III A. AVIONES DE MÁS DE 5 700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 13 DE JUNIO DE 1960 O MÁS TARDE PERO ANTES DEL 2 DE MARZO DE 2004

### CAPÍTULO 11. SEGURIDAD

#### 11.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, en el diseño de aviones se preverá un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, de manera de mitigar los efectos de una bomba para el avión y sus ocupantes.

#### 11.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo

**Recomendación.**— En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se presentó ante la autoridad nacional competente una solicitud de enmienda del certificado de tipo para incluir un diseño de tipo derivado, debería considerarse la posibilidad de reforzar los mamparos, pisos y techos del compartimiento de forma tal que resistan

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, al igual que las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.

**Nota.** — Las normas y los métodos recomendados aplicables a los requisitos relativos a la puerta del compartimiento de la

tripulación de vuelo de todos los aviones comerciales de pasajeros figuran en el Anexo 6, Parte I, capítulo 13.

### 11.4 Diseño interior

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 6 y para los que se presentó la solicitud de certificación el 12 de marzo de 2000 o después, se preverán características de diseño que impidan ocultar fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos a bordo y que faciliten los procedimientos de registro para localizar dichos objetos.

## PARTE III B. AVIONES DE MÁS DE 5 700 KG PARA LOS QUE SE SOLICITÓ LA CERTIFICACIÓN EL 2 DE MARZO DE 2004 O MÁS TARDE

### CAPÍTULO 10. SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN

#### 10.2 Lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, en el diseño de aviones se preverá un lugar de riesgo mínimo para colocar una bomba, de manera de mitigar los efectos de una bomba para el avión y sus ocupantes.

#### 10.3 Protección del compartimiento de la tripulación de vuelo

10.3.1 En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta aprobada en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se haya solicitado a la autoridad nacional que corresponda un certificado de tipo el 20 de mayo de 2006 o después de dicha fecha, los mamparos, pisos y techos del compartimiento de la tripulación de vuelo estarán diseñados de forma de resistir la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas y las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.

10.3.2 **Recomendación.** — En todos los aviones que según el Anexo 6, Parte I, capítulo 13, han de estar provistos de una puerta en el compartimiento de la tripulación de vuelo y para los cuales se haya presentado ante la autoridad nacional competente, el 20 de mayo de 2006 o después, una solicitud de enmienda del certificado de tipo para incluir un diseño de tipo derivado, debería considerarse la posibilidad de reforzar los mamparos, pisos y techos del compartimiento de la tripulación de vuelo de forma tal que resistan la penetración de disparos de armas cortas y metralla de granadas, al igual que las intrusiones por la fuerza, cuando dichas áreas sean accesibles para las/los pasajeras/os y la tripulación de cabina durante el vuelo.

**Nota.** — Las normas y los métodos recomendados relativos a los requisitos de la puerta del compartimiento de la tripulación de vuelo en todos los aviones comerciales de pasajeras/os figuran en el Anexo 6, Parte I, capítulo 13.

### 10.4 Diseño interior

En el caso de aviones de masa máxima certificada de despegue superior a 45 500 kg o con una capacidad de asientos de pasajeras/os superior a 60, se preverán características de diseño que impidan ocultar fácilmente armas, explosivos u otros objetos peligrosos a bordo y que faciliten los procedimientos de registro para localizar dichos objetos.

### EXTRACTOS DEL ANEXO 9 — FACILITACIÓN

#### CAPÍTULO 2. ENTRADA Y SALIDA DE AERONAVES

##### A. Generalidades

2.2 Al elaborar procedimientos destinados al despacho eficaz de las aeronaves que llegan o salen, los Estados contratantes tendrán en cuenta la aplicación de medidas de seguridad de la aviación y de control de estupefacientes, según corresponda

#### CAPÍTULO 3. ENTRADA Y SALIDA DE PERSONAS Y DE SU EQUIPAJE

##### A. Generalidades

3.2 Al elaborar procedimientos destinados a aplicar eficazmente los controles de fronteras respecto a los pasajeros y las tripulaciones, los Estados contratantes tendrán presente la utilización de medidas de seguridad aeronáutica, integridad fronteriza, control de estupefacientes y control de inmigración, cuando corresponda.

3.4 Los Estados contratantes no prorrogarán la validez de sus documentos de viaje de lectura mecánica.

Nota. — Las especificaciones para documentos de viaje de lectura mecánica (Doc 9303) no permiten que se alteren la fecha de expiración ni otros datos de la zona de lectura mecánica.

##### C. Seguridad de los documentos de viaje

3.7 Los Estados contratantes actualizarán regularmente los elementos de seguridad que figuran en las nuevas versiones de sus documentos de viaje, a fin de impedir su uso indebido y facilitar la detección en los casos en que dichos documentos se hayan alterado, duplicado o emitido en forma ilegal.

3.8 Los Estados contratantes establecerán controles a fin de protegerse contra el robo de sus documentos de viaje en blanco y el apoderamiento indebido de documentos de viaje recientemente emitidos.

3.8.1 Los Estados contratantes establecerán controles apropiados para la totalidad del proceso de solicitud, otorgamiento y expedición de documentos de viaje a fin de lograr un nivel elevado de integridad y seguridad.

3.9 Cuando los Estados contratantes expidan un eMRTD, lo harán de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Documentos de viaje de lectura mecánica.

**Nota.** — Las especificaciones para los eMRTD se encuentran en el Doc 9303 de la OACI, en las Partes 9, 10, 11 y 12.

3.9.1 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes que expiden o tienen la intención de expedir eMRTD deberían adherirse al Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI.

3.9.2 Los Estados contratantes que participen en el PKD de la OACI cargarán en él los datos necesarios para la autenticación de todos los pasaportes electrónicos que expidan.

**Nota.** — El suministro de los certificados de autoridad de certificación firmante del país (CCSCA) de los Estados contratantes en el momento de la primera utilización se considera el nivel mínimo de datos suficiente para cumplir esta norma. Se recomienda vigorosamente que se carguen las listas de revocación de certificados (CRL).

3.9.3 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes que realizan verificaciones de eMRTD en los controles fronterizos deberían adherirse al PKD de la OACI y usar la información disponible en el PKD para convalidar los eMRTD en los controles fronterizos.

3.10 Los Estados contratantes notificarán prontamente a la INTERPOL información precisa sobre los documentos de viaje robados, perdidos y revocados, expedidos por el Estado, para incluirla en la base de datos sobre documentos de viaje robados y perdidos (SLTD).

3.10.1 **Método recomendado.** — En la medida de lo posible, cada Estado contratante debería verificar, en los puntos de control fronterizo de entrada y de salida, los documentos de viaje de los individuos que viajan internacionalmente con respecto a la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL.

### H. Inspección de documentos de viaje

3.31 Los Estados contratantes asistirán a los explotadores de aeronaves en la evaluación de los documentos de viaje presentados por los pasajeros a fin de prevenir el fraude y los abusos.

3.32 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes deberían considerar la posibilidad de concretar acuerdos con otros Estados contratantes para permitir que se asignen “funcionarios de enlace” en los aeropuertos, para asistir a los explotadores de aeronaves a determinar la validez y autenticidad de los documentos de viaje de las personas que se embarcan.

3.33 Los explotadores de aeronaves tomarán las precauciones necesarias en el punto de embarque para asegurar que las personas lleven consigo los documentos prescritos por los Estados de tránsito y destino, para los fines de control descritos en este capítulo.

3.33.1 Las autoridades competentes de cada Estado contratante se incautarán de los documentos de viaje fraudulentos, falsificados o imitados. Las autoridades competentes también se incautarán de los documentos de viaje de una persona que se presente pretendiendo ser el titular legítimo del documento de viaje. Tales documentos se retirarán de la circulación inmediatamente y se devolverán a las autoridades competentes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática residente de ese Estado, salvo en casos en que las autoridades públicas retengan los documentos con fines de cumplimiento de la ley. Las autoridades públicas que se hayan incautado de los documentos de viaje en cuestión notificarán a las autoridades correspondientes del Estado que figure como expedidor o a la misión diplomática de dicho Estado.

3.33.2 Los Estados contratantes no exigirán que los explotadores de aeronaves se incauten de los documentos mencionados en la Norma 3.33.1.

3.33.3 Los Estados contratantes no exigirán que un explotador de aeronaves transporte a un pasajero desde un punto de salida o tránsito, al destino final previsto, cuando el Estado haya determinado que el documento de viaje presentado por dicho pasajero es fraudulento, falsificado o imitado o está en poder de una persona que no es el legítimo titular.

**Nota.** — Nada en esta disposición deberá interpretarse en el sentido de impedir el regreso de pasajeros no admisibles cuyos documentos de viaje sean fraudulentos, falsificados o imitados o estén en poder de un impostor y hayan sido incautados por un Estado contratante de conformidad con la Norma 3.33.1 y que viajen con una carta de envío emitida de conformidad con la Norma 5.7.

3.33.4 **Método recomendado.** — Cada Estado contratante debería considerar la introducción de sistemas de control fronterizo automatizado (ABC) a fin de facilitar y acelerar el despacho de las personas que entran o salen por vía aérea.

3.33.5 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes que utilicen sistemas ABC deberían, de conformidad con 3.9.2 y 3.10.1, usar la información del PKD disponible para validar los eMRTD; llevar a cabo el cotejo biométrico con el fin de establecer que el pasajero es el titular legítimo del documento; e indagar en la base de datos de documentos de viaje robados y perdidos (SLTD) de la INTERPOL, así como en otros registros de control fronterizo, con el propósito de determinar la admisibilidad para cruzar la frontera.

3.33.6 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes que utilicen sistemas ABC deberían asegurarse de que en los puntos de acceso se cuente con personal suficiente, cuando estén en servicio, para garantizar un flujo sin interrupciones de pasajeros y una respuesta rápida ante toda situación que pueda comprometer la seguridad operacional y la integridad en caso de funcionamiento defectuoso del sistema.

### **M. Identificación y entrada de la tripulación y otro personal de los explotadores de aeronave**

3.62 Si los Estados contratantes expiden los certificados de miembro de tripulación, éstos deberían expedirse únicamente en forma de tarjetas de lectura mecánica expedidas de conformidad con las especificaciones del Doc 9303, Parte 5.

3.64 Los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación sólo se expedirán después de que la autoridad pública competente o la autoridad designada para hacerlo en su nombre, haya llevado a cabo una verificación de antecedentes. Además, para la expedición de los CMT y las tarjetas de identificación de la tripulación, se establecerán controles adecuados tales como la certificación de la situación de empleo del solicitante antes de la expedición, controles de las existencias de tarjetas en blanco y requisitos de responsabilidad del personal encargado de la expedición.

## **CAPÍTULO 4. ENTRADA Y SALIDA DE CARGA Y OTROS ARTÍCULOS**

### **A. Generalidades**

4.6 Los Estados contratantes no exigirán normalmente la inspección física de la carga que haya de importarse o exportarse y utilizarán la gestión de riesgos para determinar qué mercancías deben ser inspeccionadas y el alcance de dicha inspección.

4.7 Siempre que sea posible, y para una mayor eficiencia, se utilizarán técnicas modernas de registro o inspección para facilitar la inspección física de las mercancías que hayan de importarse o exportarse.

## **CAPÍTULO 5. PERSONAS NO ADMISIBLES Y DEPORTADAS**

### **A. Personas no admisibles**

5.8 Los Estados contratantes que tengan razones para creer que una persona no admisible podría oponer resistencia a su retiro, lo notificarán al explotador de aeronaves pertinente con la máxima antelación posible a la salida prevista de modo que éste pueda tomar medidas cautelares para garantizar la seguridad del vuelo.

### **C. Personas deportadas**

5.19 Al hacer los arreglos con el explotador de aeronaves para el retiro de una persona deportada, los Estados contratantes pondrán a disposición de éste la siguiente información, tan pronto como sea posible, pero a más tardar 24 horas antes de la hora de salida prevista del vuelo:

- a) una copia de la orden de deportación, si la ley del Estado contratante lo permite;
- b) una evaluación de riesgo efectuada por el Estado para determinar si la persona deportada está en condiciones de ser retirada con o sin acompañamiento de custodia, en particular teniendo en cuenta su aptitud médica, psíquica y física para el transporte, su voluntad o falta de voluntad de realizar el viaje, patrones de comportamiento y

antecedentes de violencia, y/o toda otra información pertinente que permita al explotador de aeronaves evaluar el riesgo para la seguridad del vuelo; y

c) los nombres y nacionalidades del personal de escolta.

**Nota.** — Para cerciorarse de que existe coordinación en las normas sobre facilitación y seguridad, conviene tener en cuenta las disposiciones aplicables del Anexo 17, capítulo 4.

5.19.1 El explotador de aeronaves o el piloto al mando tendrán derecho de denegar el transporte de la persona deportada a bordo de determinado vuelo cuando existan inquietudes razonables relacionadas con la seguridad operacional o la protección del vuelo en cuestión.

**Nota.** — Se hace referencia al Manual de seguridad de la aviación (Doc 8973 – distribución limitada) de la OACI, párrafos 12.2.1.3 y 12.2.1.6.

### CAPÍTULO 6. AEROPUERTOS INTERNACIONALES INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA EL TRÁFICO

#### A. Generalidades

6.1.4 Cada Estado contratante, en consulta con los explotadores de aeropuertos, garantizará que las instalaciones y servicios que se proporcionen en los aeropuertos internacionales sean, en lo posible, flexibles y susceptibles de ampliación, para poder responder al crecimiento del tráfico, a un mayor número de medidas de seguridad a raíz de un incremento de la amenaza, o a otras modificaciones para apoyar medidas de integridad fronteriza.

**Nota.** — Respecto a las necesidades en materia de seguridad de la aviación, véase la disposición pertinente del Anexo 17, capítulo 2, 2.3\*.

#### B. Disposiciones relativas al movimiento del tráfico en los aeropuertos

#### III. Salida de pasajeros, tripulaciones y equipajes

6.16 Método recomendado. — Cada Estado contratante debería permitir que los explotadores de aeropuertos y de aeronaves proporcionen instalaciones y servicios de presentación y facturación fuera del aeropuerto, siempre y cuando se cumplan todas las medidas de seguridad de la aviación necesarias y otros requisitos en materia de control.

6.17 Método recomendado. — Cada Estado contratante debería asegurar que el personal de seguridad de la aviación y/o de control fronterizo utilice técnicas eficientes de inspección y registro al realizar el registro de los pasajeros y de su equipaje, a fin de facilitar la salida de las aeronaves.

**Nota.** — Cuando haya que realizar un registro físico, debería garantizarse la privacidad de los pasajeros. De preferencia deberían utilizarse habitaciones privadas; sin embargo, podrían utilizarse cortinas o biombos portátiles. Los registros físicos deberían realizarlos personas del mismo sexo que los pasajeros en cuestión.

#### E. Pasajeros insubordinados

6.45 A fin de disuadir y prevenir los comportamientos perturbadores, cada Estado contratante fomentará entre los pasajeros la conciencia de las posibles consecuencias jurídicas del comportamiento insubordinado o perturbador en las instalaciones de aviación y a bordo de las aeronaves y de que tal comportamiento es inaceptable.

6.46 Cada Estado contratante tomará medidas para asegurar que se proporcione capacitación al personal correspondiente para que pueda detectar y manejar las situaciones de insubordinación de pasajeros.

**Nota.** — El Manual sobre los aspectos jurídicos del comportamiento de los pasajeros insubordinados o perturbadores (Doc 10117) contiene la orientación pertinente.

\* La disposición dice lo siguiente:

**Recomendación.** — Cada Estado contratante debería disponer que, en la medida de lo posible, los controles y procedimientos de seguridad causen un mínimo de interferencia o demoras en las actividades de la aviación civil, siempre que no se comprometa la eficacia de esos controles y procedimientos.

### CAPÍTULO 9. SISTEMAS DE INTERCAMBIO DE DATOS SOBRE LOS PASAJEROS

#### A. Generalidades

9.1 Los Estados contratantes que requieran de los explotadores de aeronaves el intercambio de información anticipada sobre los pasajeros (API)/API interactiva (iAPI) y/o datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) crearán una ventanilla única de ingreso de datos del pasajero para cada categoría, o ambas categorías de datos combinadas, que permita a las partes pertinentes presentar información normalizada, con un punto común de entrada para la transmisión de datos, a fin de cumplir todos los requisitos correspondientes a los datos sobre los pasajeros y la tripulación de esa jurisdicción.

9.1.1 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes que requieran el intercambio de datos sobre los pasajeros y la tripulación de los explotadores de aeronaves deberían considerar la creación de una ventanilla única de ingreso de datos de los pasajeros para ambas categorías de datos combinadas.

9.2 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían brindar el nivel adecuado de asistencia operacional y técnica las 24 horas del día (ininterrumpidamente) para analizar toda falla o interrupción del servicio y tomar las medidas necesarias para restaurarlo tan pronto como sea posible.

9.3 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían establecer y poner en práctica procedimientos adecuados de notificación y de restablecimiento del servicio tanto para el mantenimiento programado de los sistemas de información como para fallas e interrupciones no programadas del servicio.

9.4 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes y los explotadores de aeronaves deberían proporcionar el nivel apropiado de apoyo para el contacto (cuando sea posible, las 24 horas del día, en forma ininterrumpida).

9.5 Los Estados contratantes no requerirán de los explotadores de aeronaves elementos de datos no normalizados como parte de las disposiciones sobre API, iAPI y/o PNR.

9.6 Cuando consideren requerir elementos que se desvíen de las normas, los Estados contratantes presentarán una petición al Comité de Enlace OMA/IATA/OACI junto con el proceso de solicitud de mantenimiento de datos (DMR) de la OMA mediante un proceso de examen y aprobación para que se incluya el elemento de datos en las directrices.

#### A. Información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API)

9.7 Cada Estado contratante establecerá un Sistema de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API).

**Nota.**— El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en el párrafo 9 de su Resolución 2178 (2014), “[e]xhorta a los Estados Miembros a que exijan que las compañías aéreas que operan en sus territorios proporcionen información por adelantado sobre las/los pasajeras/os a las autoridades nacionales competentes a fin de detectar la salida de su territorio, o el intento de entrada o tránsito por él, en aviones civiles, de las personas designadas por el Comité establecido en virtud de las resoluciones 1267 (1999) y 1989 (2011) (en adelante, “el Comité”), y exhorta también a los Estados Miembros a que denuncien al Comité toda salida de esas personas de su territorio, o intento de entrada o tránsito por él, y a que intercambien esa información con el Estado de residencia o de nacionalidad, según proceda y de conformidad con la legislación nacional y las obligaciones internacionales que les incumban”.

9.8 El sistema API de cada Estado contratante estará respaldado jurídicamente en forma apropiada (por ejemplo, entre otros, por legislación, reglamentos o decretos) y se ajustará a las normas reconocidas internacionalmente que se aplican a la API.

**Nota 1.** — La API comprende la captura de los datos biográficos y los detalles del vuelo de una persona pasajera o miembro de la tripulación por parte del explotador de aeronaves antes de la salida. Esta información se transmite en forma electrónica a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Por lo tanto, los detalles de las personas pasajeras y miembros de la tripulación se reciben antes de la salida o llegada del vuelo.

**Nota 2.** — Los mensajes UN/EDIFACT PAXLST son electrónicos, normalizados y están concebidos específicamente, como subconjunto de UN/EDIFACT, para manejar transmisiones (electrónicas) de manifiestos de pasajeras/os. UN/EDIFACT significa “Reglamento de las Naciones Unidas para el intercambio electrónico de datos para la administración, el comercio y el transporte”. El reglamento comprende un conjunto de normas, directorios y directrices acordados a nivel internacional para el intercambio electrónico de datos estructurados y, en particular, que se relacionan con el comercio de productos y servicios entre sistemas de información computadorizados independientes. La OMA, la IATA y la OACI han convenido mutuamente en el conjunto máximo de datos API que debería incorporarse en los mensajes PAXLST que los explotadores de aeronaves deben usar para transmitir dichos datos a las agencias de control fronterizo del país de destino o de salida. Se prevé que la norma UN/EDIFACT podrá complementarse mediante técnicas modernas de transmisión de mensajes, tales como estándares XML internacionales o técnicas basadas en la web.

**Nota 3.** — Con su estructura de formato actual, el mensaje UN/EDIFACT PAXLST no podrá utilizarse en la aviación general.

**Nota 4.** — El mensaje UN/EDIFACT PAXLST se define actualmente en las directrices internacionalmente reconocidas de la OMA/IATA/OACI.

9.9 **Método recomendado.** — Cada Estado contratante que elabore legislación para implantar un sistema API debería considerar la elaboración de reglamentos armonizados en los que se satisfagan las necesidades de todos los organismos afectados, se defina un conjunto común de elementos de datos API requeridos para esa jurisdicción de acuerdo con las normas para la creación de mensajes y se designe un organismo gubernamental para que reciba los datos API en nombre de todos los demás organismos.

9.10 Al especificar la información de identificación sobre los pasajeros que ha de transmitirse, los Estados contratantes sólo exigirán los elementos de los datos que están disponibles en los documentos de viaje de lectura mecánica que se ajustan a las especificaciones contenidas en el Doc 9303. Toda la información exigida se ajustará a las especificaciones que figuran en las orientaciones API de la OMA/IATA/OACI para los mensajes UN/EDIFACT PAXLST.

9.11 Los Estados contratantes no penalizarán ni responsabilizarán a un explotador de aeronaves por discrepancias en el intercambio de datos sobre pasajeras y pasajeros cuando el explotador de aeronaves haya recolectado y proporcionado información anticipada exacta sobre un/a pasajero/a basándose en un documento de viaje presentado, que sea válido para el viaje y el/la pasajero/a presente a la llegada un segundo documento de viaje válido para dicho viaje.

9.12 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes deberían procurar reducir al mínimo el número de veces que se transmiten datos API para un determinado vuelo.

9.13 Si un Estado contratante requiere intercambiar datos API, deberá tratar, en la mayor medida posible, de limitar la carga operacional y administrativa a los explotadores de aeronaves, mejorando al mismo tiempo la facilitación de las/los pasajeras/os.

9.14 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes deberían abstenerse de imponer multas y sanciones a los explotadores de aeronaves por los errores ocasionados por una falla de los sistemas que haya podido dar como resultado la no transmisión de datos, o la transmisión de datos alterados, a las autoridades competentes de conformidad con los sistemas API.

9.15 Los Estados contratantes que exijan que los datos de las/los pasajeras/os se transmitan electrónicamente por medio de un sistema API no deberán exigir además un manifiesto de pasajeras/os impreso.

9.16 Método recomendado. — Cada Estado contratante debería considerar la introducción de un Sistema interactivo de información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (iAPI).

9.17 **Método recomendado.** — Los Estados contratantes que se propongan implantar un sistema iAPI deberían:

a) procurar minimizar el impacto en los actuales sistemas e infraestructuras técnicas de los explotadores de aeronaves consultándolos antes de desarrollar e implantar los sistemas iAPI;

b) trabajar conjuntamente con los explotadores de aeronaves a fin de desarrollar sistemas iAPI que se integren a las interfaces de control de salidas de los explotadores de aeronaves; y

c) seguir las Directrices relativas a la información anticipada sobre pasajeras y pasajeros (API) adoptadas por OMA/IATA/OACI cuando exijan la implantación de los sistemas iAPI.

9.18 **Método recomendado.** — Los sistemas API de los Estados contratantes y de los explotadores de aeronaves, incluidos sus sistemas iAPI, deberían ser capaces de funcionar las 24 horas del día y debería contarse con procedimientos que permitan minimizar los inconvenientes en caso de interrupción del servicio o falla de los sistemas.

### D. Datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR)

9.24 Cada Estado contratante:

a) establecerá los medios para recopilar, usar, procesar y proteger los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) de los vuelos con origen o destino en su territorio con el respaldo del marco jurídico y administrativo apropiado (legislación, reglamentación o decreto, entre otras) y con ajuste a todas las normas del Anexo 9, sección D, capítulo 9;

b) alineará sus requisitos de datos del PNR y el tratamiento de estos con las instrucciones que figuran en las Directrices sobre los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) (Doc 9944) de la OACI y en los textos de orientación sobre la utilización de los mensajes PNRGOV publicados y actualizados por la OMA y respaldados por la OACI y la IATA; y

c) adoptarán e implantarán el mensaje PNRGOV basado en el EDIFACT como método primario para la transferencia línea aérea-gobierno de datos del PNR a fin de garantizar la interoperabilidad mundial.

**Nota 1.** — El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, en su Resolución 2396 (2017) párrafo 12, decidió que los Estados miembros, en aras del cumplimiento de las normas y métodos recomendados de la OACI, dispongan los medios para reunir, procesar y analizar los datos del registro de nombres de los pasajeros (PNR) y se aseguren de que todas sus autoridades nacionales competentes utilicen y compartan los datos del PNR, en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales, con el fin de prevenir, detectar e investigar delitos de terrorismo y los viajes conexos.

**Nota 2.** — El mensaje PNRGOV es un mensaje electrónico normalizado respaldado por OMA/OACI/IATA. Según el sistema concreto de control de reservas y salidas de los explotadores de aeronaves, los elementos de datos específicos recopilados y almacenados por los explotadores de aeronaves pueden transmitirse con eficiencia utilizando esta estructura de mensajes normalizados.

9.25 Los Estados contratantes, actuando en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales:

a) identificarán claramente en su marco jurídico y administrativo los datos del PNR que han de usarse en sus operaciones;

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILCITA RTA-17

---

b) establecerán claramente los fines para los cuales las autoridades podrán usar los datos del PNR, los que no podrán ser más amplios de lo necesario en función de los objetivos a cumplir, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras en la lucha contra el terrorismo y los delitos graves; y

c) limitarán la divulgación de datos del PNR a otras autoridades del mismo Estado o de otros Estados contratantes que ejerzan funciones relacionadas con el fin para el cual se procesan los datos del PNR, incluyendo en particular el mantenimiento del orden y la seguridad de las fronteras, y dispondrán protecciones semejantes a las brindadas por la autoridad informante.

### 9.26 Los Estados contratantes:

a) impedirán el acceso, la divulgación y el uso no autorizados de los datos del PNR, y su marco jurídico preverá sanciones por uso indebido, acceso no autorizado y divulgación no autorizada;

b) garantizarán que las salvaguardias que se apliquen a la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR se apliquen a todas las personas sin diferenciación ilícita;

c) dispondrán que se informe a las personas sobre la recopilación, uso, procesamiento y protección de los datos del PNR y las correspondientes normas de protección de la privacidad;

d) adoptarán medidas para asegurarse de que los explotadores de aeronaves informen a sus clientes acerca de la transferencia de los datos del PNR;

e) establecerán mecanismos administrativos y judiciales de reparación para permitir que las personas dispongan de una vía de recurso en caso de procesamiento ilícito de sus datos del PNR por parte de las autoridades públicas; y

f) dispondrán mecanismos apropiados, establecidos en su marco jurídico y administrativo, para que las personas puedan acceder a sus datos del PNR y solicitar las correcciones, eliminaciones o anotaciones que sean necesarias.

9.27 Método recomendado. — Sujeto a las restricciones que resulten necesarias y guarden la debida proporción, los Estados contratantes deberían notificar a las personas acerca del procesamiento de sus datos del PNR e informarles acerca de los derechos y medios de reparación a su alcance establecidos en su marco jurídico y administrativo.

### 9.28 Los Estados contratantes:

a) basarán el procesamiento automatizado de los datos del PNR en criterios objetivos, precisos y confiables que indiquen efectivamente la existencia de un riesgo, sin diferenciación ilícita; y

b) no tomarán decisiones que generen medidas que puedan afectar de manera significativamente adversa a los intereses jurídicos de las personas basándose exclusivamente en el procesamiento automatizado de los datos del PNR.

9.29 Los Estados contratantes designarán una (o más) autoridades internas competentes de acuerdo con su marco jurídico y administrativo que estarán facultadas para realizar la supervisión independiente de la protección de los datos del PNR y determinar si la recopilación, uso, procesamiento y protección de dichos datos se realiza en pleno respeto de los derechos humanos y las libertades fundamentales.

### 9.30 Los Estados contratantes:

a) no requerirán que los explotadores de aeronaves recopilen datos del PNR que no se necesiten como parte de sus procedimientos normales de funcionamiento, ni que filtren los datos antes de su transmisión; y

b) no usarán datos del PNR que revelen el origen racial o étnico, las opiniones políticas, las creencias religiosas o filosóficas, la afiliación sindical, o datos sobre la salud, vida u orientación sexuales de las personas, excepto en circunstancias excepcionales e inminentes para proteger los intereses vitales de la persona a la que se refieren los datos o de otra persona física. En los casos en que se transfiera dicha información, los Estados contratantes eliminarán dichos datos tan pronto como sea posible.

9.31 Los Estados contratantes:

a) retendrán los datos del PNR por un período establecido, según se defina en su marco jurídico y administrativo, que

corresponderá al período necesario y que guarde proporción con los fines para los cuales se usen dichos datos;

b) despersonalizarán tras un lapso regular predeterminado que no exceda del necesario conforme se defina en su legislación y políticas nacionales los datos del PNR retenidos que permitan la identificación directa de la persona a la que se refieran, excepto cuando se usen en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso relacionado con los fines establecidos en 9.25 b);

c) únicamente volverán a personalizar (desenmascararán) los datos del PNR cuando se los use en relación con una causa,

amenaza o riesgo identificable para los fines establecidos en 9.25 b); y

d) eliminarán o anonimizarán los datos del PNR al finalizar el período de retención, excepto cuando se los use en relación con una causa, amenaza o riesgo identificable en curso para los fines establecidos en 9.25 b).

**Nota 1.** — La despersonalización de los datos del PNR consiste en el enmascaramiento de la información que permite la identificación directa de una persona, sin impedir el uso de los datos del PNR con fines de mantenimiento del orden, mientras que la anonimización de los datos del PNR es la remoción permanente de la información acerca de la identidad de una persona de los registros del PNR.

**Nota 2.** — Esta norma no tiene por objeto restringir la actuación de la justicia penal de los Estados contratantes en el desarrollo de investigaciones, procesamientos y juicios vinculados a los fines señalados en 9.25 b).

9.32 Método recomendado. — Los Estados contratantes deberían retener los datos del PNR por un período máximo de cinco años a partir de su transferencia, excepto cuando se requieran en el curso de una investigación, procesamiento o acción judicial.

9.33 Método recomendado. — Los Estados contratantes deberían despersonalizar los datos del PNR dentro de un plazo de seis meses y no más de dos años a partir de la transferencia de dichos datos.

### EXTRACTOS DEL ANEXO 10 — TELECOMUNICACIONES AERONÁUTICAS, VOLUMEN IV — (SISTEMAS DE VIGILANCIA Y ANTICOLISIÓN)

#### CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

##### 2.1 RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)

###### 2.1.4 Códigos de respuesta en Modo A (impulsos de información)

2.1.4.2 Se reservarán para usos especiales los códigos en Modo A siguientes:

2.1.4.2.1 El código 7700 para poder reconocer a una aeronave en estado de emergencia.

2.1.4.2.2 El código 7600 para poder reconocer a una aeronave con falla de radiocomunicaciones

2.1.4.2.3 El código 7500 para poder reconocer a una aeronave que sea objeto de interferencia ilícita.

2.1.4.3 Se dispondrá lo necesario para que el equipo decodificador de tierra pueda reconocer inmediatamente los códigos 7500, 7600 y 7700 en Modo A.

### EXTRACTOS DEL ANEXO 11 — SERVICIOS DE TRÁNSITO AÉREO

#### CAPÍTULO 2. GENERALIDADES

##### 2.24 Servicios a las aeronaves en caso de una emergencia

2.24.1 Se dará la mayor atención, asistencia y prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita, según exijan las circunstancias.

**Nota.** — Para indicar que se encuentra en estado de emergencia una aeronave equipada con una capacidad apropiada de enlace de datos o un transpondedor SSR podría hacer funcionar el equipo en la forma siguiente:

- a) en el Modo A, código 7700; o
- b) en el Modo A, código 7500, para indicar en forma específica que está siendo objeto de interferencia ilícita; y/o
- c) activar la capacidad de emergencia o urgencia apropiada de la ADS-B o ADSC; y/o
- d) transmitir el mensaje de emergencia apropiado mediante CPDLC.

2.24.1.1 Recomendación. — En caso de una emergencia, en las comunicaciones entre las dependencias ATS y las aeronaves deberían observarse los principios relativos a factores humanos.

**Nota.** — Los textos de orientación sobre principios relativos a factores humanos pueden encontrarse en el Manual de instrucción sobre factores humanos (Doc 9683).

2.24.2 Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS atenderán con prontitud las solicitudes de dicha aeronave. Seguirá transmitiéndose la información que proceda para que el vuelo se realice con seguridad, y se tomarán las medidas necesarias para facilitar la realización de todas las fases de vuelo, especialmente el aterrizaje, en condiciones de seguridad.

2.24.3 Cuando se sepa o sospeche que una aeronave es objeto de interferencia ilícita, las dependencias ATS, de conformidad con los procedimientos acordados localmente, informarán inmediatamente a la autoridad competente designada por el Estado e intercambiarán la información necesaria con el explotador o su representante designado.

**Nota 1.** — En el caso de una aeronave extraviada o no identificada, puede haber sospecha que sea objeto de interferencia ilícita. Véase 2.251.3.

**Nota 2.** — En 2.25.1, figuran procedimientos para afrontar situaciones de aeronaves extraviadas o no identificadas.

**Nota 3.**—En los PANS-ATM (Doc 4444), Capítulo 15, 15.1.3, figuran procedimientos más concretos relacionados con la interferencia ilícita.

#### CAPÍTULO 5. SERVICIO DE ALERTA

##### 5.1 Aplicación

5.1.1 Se suministrará servicio de alerta:

- a) a todas las aeronaves a las cuales se suministre servicio de control de tránsito aéreo;
- b) en la medida de lo posible, a todas las demás aeronaves que hayan presentado un plan de vuelo o de las que, por otros medios, tengan conocimiento los servicios de tránsito aéreo; y
- c) a todas las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita.

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

### 5.2 Notificación a los centros coordinadores de salvamento

5.2.1 Con excepción de lo prescrito en 5.5.1 y sin perjuicio de cualesquiera otras circunstancias que aconsejen tal medida, las dependencias de los servicios de tránsito aéreo notificarán inmediatamente a los centros coordinadores de salvamento que consideran que una aeronave se encuentra en estado de emergencia de conformidad con lo siguiente:

b) Fase de alerta:

- 1) cuando, transcurrida la fase de incertidumbre, en las subsiguientes tentativas para establecer comunicación con la aeronave, o en las averiguaciones hechas de otras fuentes pertinentes, no se consigan noticias de la aeronave; o
- 2) cuando una aeronave haya sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje y no se haya podido restablecer la comunicación con la aeronave; o
- 3) cuando se reciban informes que indiquen que las condiciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso, a menos que haya indicios favorables en cuanto a la seguridad de la aeronave y de sus ocupantes; o
- 4) cuando se sepa o se sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita.

### 5.5 Información para el explotador

5.5.1 Cuando un control de área, o un centro de información de vuelo, decida que una aeronave está en la fase de incertidumbre o de alerta, se lo notificará al explotador, en cuanto sea posible, antes de comunicarlo al centro coordinador de salvamento.

Nota. — Si una aeronave está en la fase de peligro, se tiene que notificar inmediatamente al centro coordinador de salvamento, de acuerdo con 5.2.1.

5.5.2 Toda la información que el centro de control de área o de información de vuelo haya notificado al centro coordinador de salvamento, se comunicará igualmente sin demora al explotador, siempre que esto sea posible.

5.6 Información destinada a las aeronaves que se encuentran en las proximidades de una aeronave en estado de emergencia.

5.6.1 Cuando una dependencia de servicios de tránsito aéreo establezca que una aeronave se encuentra en estado de emergencia, informará a otras aeronaves que se sepa que están en la proximidad de la aeronave en cuestión, de la naturaleza de la emergencia tan pronto como sea posible, excepto según se dispone en 5.6.2.

5.6.2 Cuando una dependencia de los servicios de tránsito aéreo sepa o sospeche que una aeronave está siendo objeto de interferencia ilícita, no se hará ninguna referencia en las comunicaciones ATS aeroterrestres a la naturaleza de la emergencia, a menos que en las comunicaciones procedentes de la aeronave afectada se haya hecho referencia a la misma con anterioridad y se tenga la certeza de que tal referencia no agravará la situación.

## EXTRACTO DEL ANEXO 13 — INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES E INCIDENTES DE AVIACIÓN

### CAPÍTULO 5. INVESTIGACIÓN ORGANIZACIÓN Y REALIZACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

#### RESPONSABILIDAD DEL ESTADO QUE REALIZA LA INVESTIGACIÓN

### Notificación a las autoridades de seguridad de la aviación

5.11 Si en el curso de una investigación se sabe o se sospecha que tuvo lugar un acto de interferencia ilícita, el investigador encargado tomará medidas inmediatamente para asegurar que se informe de ello a las autoridades de seguridad de la aviación de los Estados interesados.

## EXTRACTOS DEL ANEXO 14 —AERÓDROMOS, VOLUMEN I DISEÑO Y OPERACIONES DE AERÓDROMOS

### CAPÍTULO 3. CARACTERÍSTICAS FÍSICAS

#### 3.14 Puesto de estacionamiento aislado para aeronaves

3.14.1 Se designará un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves o se informará a la torre de control del aeródromo de un área o áreas adecuadas para el estacionamiento de una aeronave que se sepa o se sospeche que está siendo objeto de interferencia ilícita, o que por otras razones necesita ser aislada de las actividades normales del aeródromo.

3.14.2 **Recomendación.** — El puesto de estacionamiento aislado para aeronaves debería estar ubicado a la máxima distancia posible, pero en ningún caso a menos de 100 m de los otros puestos de estacionamiento, edificios o áreas públicas, etc. Debería tenerse especial cuidado en asegurar que el puesto de estacionamiento no esté ubicado sobre instalaciones subterráneas de servicio, tales como gas y combustible de aviación, y, dentro de lo posible, cables eléctricos o de comunicaciones.

### CAPÍTULO 5. AYUDAS VISUALES PARA LA NAVEGACIÓN

#### 5.3 Luces

##### 5.3.24 Iluminación de plataforma con proyectores (Véanse también 5.3.17.1 y 5.3.18.1)

#### Aplicación

5.3.24.1 **Recomendación.** — Debería suministrarse iluminación con proyectores en las plataformas, en las instalaciones de deshielo/antihielo y en los puestos designados para estacionamiento aislado de aeronaves, destinados a utilizarse por la noche.

**Nota 1.** — Cuando las instalaciones de deshielo/antihielo están situadas muy cerca de la pista y la iluminación permanente con proyectores pudiera resultar confusa para los pilotos, podrían requerirse otros medios de iluminación de la instalación.

**Nota 2.** — La designación de un puesto de estacionamiento aislado para aeronaves se especifica en 3.14.

**Nota 3.** — En el Manual de diseño de aeródromos (Doc 9157), Parte 4, se da orientación sobre la iluminación de la plataforma con proyectores.

## CAPÍTULO 8. SISTEMAS ELÉCTRICOS

### 8.1 Sistemas de suministro de energía eléctrica para instalaciones de navegación aérea

#### Aplicación

8.1.10 Recomendación. — Debería proveerse una fuente secundaria de energía eléctrica capaz de suministrar energía eléctrica en caso de que fallara la fuente principal a las siguientes instalaciones de aeródromo:

e) la iluminación indispensable para fines de seguridad, si se provee de acuerdo con 9.11;

## CAPÍTULO 9. SERVICIOS OPERACIONALES, EQUIPO E INSTALACIONES DE AERÓDROMO

### 9.1 Planificación para casos de emergencia en los aeródromos

#### Generalidades

**Nota de introducción.** — La planificación para casos de emergencia en los aeródromos es el procedimiento mediante el cual se hacen preparativos en un aeródromo para hacer frente a una emergencia que se presente en el propio aeródromo o en sus inmediaciones. La finalidad de dicha planificación consiste en reducir al mínimo las repercusiones de una emergencia, especialmente por lo que respecta a salvar vidas humanas y no interrumpir las operaciones de las aeronaves. El plan de emergencia de aeródromo determina los procedimientos que deben seguirse para coordinar la intervención de las distintas entidades del aeródromo (o servicios) y la de las entidades de la comunidad circundante que pudieran prestar ayuda mediante su intervención. En el Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 7, figura texto de orientación destinado a ayudar a las autoridades competentes en la planificación para casos de emergencia en los aeródromos.

9.1.1 En todo aeródromo se establecerá un plan de emergencia que guarde relación con las operaciones de aeronaves y demás actividades desplegadas en el aeródromo.

9.1.2 El plan de emergencia del aeródromo deberá prever la coordinación de las medidas que deben adoptarse frente a una emergencia que se presente en un aeródromo o en sus inmediaciones.

**Nota 1.** — Algunos ejemplos de emergencia son los siguientes: emergencias que afectan a las aeronaves, casos de sabotaje incluyendo amenazas de bombas, actos de apoderamiento ilícito de aeronaves, incidentes debidos a mercancías peligrosas, incendios de edificios, catástrofes naturales y emergencias de salud pública.

9.1.3 El plan deberá coordinar la intervención o participación de todas las entidades existentes que, a juicio de la autoridad competente, pudieran ayudar a hacer frente a una emergencia.

**Nota 1.** — Entre dichas entidades pueden citarse las siguientes:

— en el aeródromo: las dependencias de control de tránsito aéreo, los servicios de salvamento y extinción de incendios, la administración del aeródromo, los servicios médicos y de ambulancia, los explotadores de aeronaves, los servicios de seguridad y la policía;

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

— fuera del aeródromo: los cuartelillos de bomberos, la policía, las autoridades de salud pública (incluidos los servicios médicos, de ambulancia, de hospital y la salud pública), las entidades militares y las patrullas portuarias o guardacostas.

9.1.4 **Recomendación.** — El plan debería prever, de ser necesario, la cooperación y coordinación con el centro coordinador de salvamento.

9.1.5 **Recomendación.** — El documento donde figure el plan para casos de emergencia en los aeródromos debería incluir, como mínimo, lo siguiente:

- a) tipos de emergencias previstas;
- b) entidades que intervienen en el plan;
- c) responsabilidad que debe asumir y papel que debe desempeñar cada una de las entidades, el centro de operaciones de emergencia y el puesto de mando, en cada tipo de emergencia;
- d) información sobre los nombres y números de teléfono de las oficinas o personas con las que se debe entrar en contacto en caso de una emergencia determinada; y
- e) un mapa cuadrículado del aeródromo y de sus inmediaciones.

### Centro de operaciones de emergencia y puesto de mando

9.1.7 **Recomendación.** — Debería contarse con un centro de operaciones de emergencia fijo y un puesto de mando móvil, para utilizarlos durante una emergencia.

9.1.8 **Recomendación.** — El centro de operaciones de emergencia debería formar parte de las instalaciones y servicios de aeródromo y debería ser responsable de la coordinación y dirección general de la respuesta frente a una emergencia.

9.1.9 **Recomendación.** — El puesto de mando debería ser una instalación apta para ser transportada rápidamente al lugar de una emergencia, cuando sea necesario, y debería asumir la coordinación local de las entidades que deban hacer frente a la emergencia.

9.1.10 **Recomendación.** — Debería destinarse a una persona para que asuma la dirección del centro de operaciones de emergencia y, cuando sea conveniente, a otra persona para el puesto de mando.

### Sistema de comunicaciones

9.1.11 **Recomendación.** — Deberían instalarse sistemas de comunicación adecuados que enlacen el puesto de mando y el centro de operaciones de emergencia entre sí y con las entidades que intervengan, de conformidad con el plan y con las necesidades peculiares del aeródromo.

### Ensayo del plan de emergencia de aeródromo

9.1.12 El plan comprenderá procedimientos para verificar periódicamente si es adecuado y para analizar los resultados de la verificación a fin de mejorar su eficacia.

**Nota.** — En el plan estarán comprendidas todas las agencias que intervienen con su correspondiente equipo.

9.1.13 El plan se verificará mediante:

a) prácticas completas de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de dos años y prácticas de emergencia parciales en el año intermedio para garantizar que se hayan corregido las deficiencias detectadas durante la práctica de emergencia completa; o

b) una serie de pruebas modulares que comienza el primer año y concluye en una práctica completa de emergencia de aeródromo a intervalos que no excedan de tres años y se examinará subsiguientemente, o después de que ocurriera una emergencia, para corregir las deficiencias observadas durante tales prácticas o en tal caso de emergencia.

**Nota 1.** — El objetivo de una práctica completa es asegurarse de que el plan es adecuado para hacer frente a diversas clases de emergencias. El objetivo de una práctica parcial es asegurarse de que reaccionan adecuadamente cada una de las agencias que intervienen y cada una de las partes del plan, p. ej., el sistema de comunicaciones. El objeto de las pruebas modulares es poder concentrar los esfuerzos en componentes específicos de los planes de emergencia establecidos.

**Nota 2.** — El Manual de servicios de aeropuertos (Doc 9137), Parte 7, contiene texto de orientación sobre la planificación para casos de emergencia en los aeródromos.

### 9.10 Vallas

#### Aplicación

9.10.2 Se proveerá una valla u otra barrera adecuada en un aeródromo para evitar el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas en una zona del aeródromo vedada al público.

**Nota 1.** — Esto incluye la instalación de dispositivos adecuados en las cloacas, conductos, túneles, etc., cuando sea necesario para evitar el acceso.

**Nota 2.** — Puede que sean necesarias medidas especiales para restringir el acceso de personas sin autorización a las pistas o calles de rodaje que pasen por encima de caminos públicos.

9.10.3 Se proveerán medios de protección adecuados para impedir el acceso inadvertido o premeditado de personas no autorizadas a las instalaciones y servicios terrestres indispensables para la seguridad de la aviación civil ubicados fuera del aeródromo.

#### Emplazamiento

9.10.4 La valla o barrera se colocará de forma que separe las zonas abiertas al público del área de movimiento y otras instalaciones o zonas del aeródromo vitales para la operación segura de las aeronaves.

9.10.5 **Recomendación.** — Cuando se considere necesario aumentar la seguridad, deberían despejarse las zonas a ambos lados de las vallas o barreras para facilitar la labor de las patrullas y hacer que sea más difícil el acceso no autorizado. Debería estudiarse si convendría establecer un camino circundante dentro del cercado de vallas del aeródromo, para uso del personal de mantenimiento y de las patrullas de seguridad.

### 9.11 Iluminación para fines de seguridad

**Recomendación.** — Cuando se considere conveniente por razones de seguridad, deberían iluminarse en los aeródromos a un nivel mínimo indispensable las vallas u otras barreras erigidas para la protección

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

de la aviación civil internacional y sus instalaciones. Debería estudiarse si convendría instalar luces, de modo que quede iluminado el terreno a ambos lados de las vallas o barreras, especialmente en los puntos de acceso.

### EXTRACTOS DEL ANEXO 18 — TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

#### CAPÍTULO 2. CAMPO DE APLICACIÓN

##### 2.2 Instrucciones Técnicas sobre mercancías peligrosas

2.2.1 Todo Estado contratante tomará las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las disposiciones detalladas contenidas en las Instrucciones Técnicas. Todo Estado contratante tomará además las medidas necesarias para lograr el cumplimiento de las enmiendas de las Instrucciones Técnicas que puedan publicarse durante el período de vigencia establecido de una edición de las Instrucciones Técnicas.

2.2.2 **Recomendación.** — Todo Estado contratante debería informar a la OACI de las dificultades encontradas en la aplicación de las Instrucciones Técnicas y sugerir las modificaciones que convendría introducir en las mismas.

#### CAPÍTULO 10. PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN

##### 10.1 Establecimiento de programas de instrucción

Se establecerán y mantendrán programas de instrucción inicial y de repaso sobre mercancías peligrosas, de conformidad con lo prescrito en las Instrucciones Técnicas.

### CAPÍTULO 13. DISPOSICIONES RELATIVAS A LA SEGURIDAD DE LAS MERCANCÍAS PELIGROSAS

Todo Estado contratante establecerá medidas relativas a la seguridad de las mercancías peligrosas aplicables a los expedidores, explotadores y terceros que participen en el transporte de mercancías peligrosas por vía aérea, con miras a reducir al mínimo el robo o uso indebido de dichas mercancías que pueda poner en peligro a las personas, los bienes o el medio ambiente. Tales medidas deberían ser equivalentes a las disposiciones en materia de seguridad especificadas en otros Anexos y en las Instrucciones Técnicas.

### EXTRACTOS DEL DOC 9284 — INSTRUCCIONES TÉCNICAS PARA EL TRANSPORTE SIN RIESGOS DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR VÍA AÉREA

#### Parte 1. GENERALIDADES

##### Capítulo 4

#### INSTRUCCIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS

Partes de este capítulo resultan afectadas por las discrepancias estatales AE 2, BR 7, CA 11, HK 1, OM 2, VE 5, VE 6 - véase la Tabla A-1

**Nota.**— En los casos en que la aplicación de disposiciones específicas de este capítulo sean diferentes de aquellas de la versión anterior de las Instrucciones Técnicas (p. ej., una evaluación en lugar de un ensayo para verificar el entendimiento o la aplicación de determinados aspectos de la instrucción que figuran en la Tabla 1-4), las disposiciones sobre instrucción contenidas en la Parte 1;4 de la Edición de 2019-2020 de las Instrucciones se proporcionan en el Adjunto 4 y pueden utilizarse hasta el 31 de diciembre de 2022.

### 4.1 ESTABLECIMIENTO DE PROGRAMAS DE INSTRUCCIÓN SOBRE MERCANCÍAS PELIGROSAS

**Nota.** — El programa de instrucción incluye elementos como metodología de diseño, evaluación, instrucción inicial y de repaso, cualificaciones y competencias de los instructores, registros de la instrucción y evaluación de la eficacia de la instrucción.

4.1.1 El empleador de personal que desempeña funciones destinadas a garantizar que las mercancías peligrosas se transporten de conformidad con las presentes Instrucciones, debe establecer y mantener un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas.

**Nota. 1**—En la Orientación relativa al enfoque basado en la competencia para la instrucción y evaluación sobre mercancías peligrosas (Doc 10147), se describe cómo puede garantizarse que el personal sea competente en el desempeño de las funciones de las que es responsable.

**Nota 2.** — Se requiere que el personal de seguridad que participa en la inspección de los pasajeros y la tripulación y su equipaje, y la inspección de la carga o el correo, reciba instrucción, independientemente del hecho de que el explotador que va a transportar al pasajero o carga transporte mercancías peligrosas como carga.

4.1.2 Todos los explotadores deben establecer un programa de instrucción sobre mercancías peligrosas independientemente de que tengan o no aprobación para transportar mercancías peligrosas como carga.

4.1.3 El empleador, u otros por él, puede desarrollar e impartir los cursos de instrucción.

## EXTRACTOS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA — GESTIÓN DEL TRÁNSITO AÉREO (DOC 4444)

### CAPÍTULO 5. MÉTODOS Y MÍNIMAS DE SEPARACIÓN

#### 5.2 DISPOSICIONES PARA LA SEPARACIÓN DEL TRÁNSITO CONTROLADO

5.2.1.3 Deberían aplicarse separaciones mayores que las mínimas especificadas, siempre que circunstancias excepcionales, como la interferencia ilícita o dificultades de navegación, exijan precauciones adicionales. Sin embargo, esto debe hacerse teniendo debidamente en cuenta todos los factores pertinentes, a fin de no entorpecer la corriente del tránsito por la aplicación de separaciones excesivas.

**Nota.** — La interferencia ilícita en una aeronave constituye un ejemplo de circunstancias excepcionales que podrían exigir la aplicación, entre la aeronave que está siendo objeto de interferencia ilícita y otras aeronaves, de separaciones mayores que las mínimas especificadas.

### CAPÍTULO 15. PROCEDIMIENTOS RELATIVOS A EMERGENCIAS, FALLA DE COMUNICACIONES Y CONTINGENCIAS

#### 15.1 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

##### 15.1.1 Generalidades

15.1.1.1 La diversidad de circunstancias en que ocurre cada caso de emergencia, impide el establecimiento de procedimientos detallados y exactos que se han de seguir. Los procedimientos aquí descritos pueden servir de guía general al personal de los servicios de tránsito aéreo. Las dependencias de tránsito aéreo mantendrán la máxima coordinación, y se deja a juicio del personal la forma mejor en que han de atenderse los casos de emergencia.

**Nota 1.**— En el Capítulo 8, 8.8.1, figuran otros procedimientos que han de aplicarse en caso de emergencias y contingencias al utilizar un sistema de vigilancia ATS.

**Nota 2.** — Si el piloto de una aeronave que se enfrenta a una situación de emergencia ha recibido anteriormente instrucciones del ATC para seleccionar un código específico en el transpondedor y/o un modo de emergencia ADS-B específico, se mantendrá normalmente tal código y/o modo a no ser que en circunstancias especiales el piloto haya decidido o recibido instrucciones para actuar de otro modo. Cuando el ATC no haya solicitado que se ponga un código o modo de emergencia, el piloto pondrá el respondedor al Código 7700 en Modo A y/o el modo de emergencia ADS-B apropiado.

**Nota 3.** — Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación tienen únicamente capacidad para la transmisión de alertas de emergencia generales, independientemente del código seleccionado por el piloto.

**Nota 4.** — Algunas aeronaves equipadas con aviónica ADS-B de primera generación no tienen la capacidad de activar la función IDENT en el transpondedor mientras está seleccionado el modo de emergencia y/o de urgencia.

15.1.1.2 Cuando una aeronave declara que está en una emergencia, la dependencia ATS debería adoptar las medidas apropiadas y pertinentes de la forma siguiente:

- a) a no ser que la tripulación de vuelo lo haya indicado claramente o se sepa por otros medios, adoptar todas las medidas necesarias para asegurarse de la identificación y el tipo de aeronave, el tipo de emergencia, las intenciones de la tripulación de vuelo, así como la posición y nivel de vuelo de la aeronave;
- b) decidir acerca de la clase más apropiada de asistencia que pueda ofrecerse;
- c) conseguir la ayuda de cualquier otra dependencia ATS o de otros servicios que pudieran estar en condiciones de proporcionar asistencia a la aeronave;
- d) proporcionar a la tripulación de vuelo la información solicitada, así como cualquier otra información pertinente, tal como los detalles acerca de aeródromos convenientes, altitudes mínimas de seguridad, información meteorológica;

e) obtener del explotador o de la tripulación de vuelo tal parte de la información siguiente que pueda ser pertinente: número de personas a bordo, cantidad de combustible remanente, presencia posible de materiales peligrosos y la índole de estos.

f) notificar a las dependencias ATS y autoridades competentes el caso, según lo especificado en las instrucciones locales.

15.1.1.3 Debería evitarse, de ser posible, cambiar de frecuencia de radio y de código SSR; normalmente dichos cambios

sólo deberían efectuarse si puede mejorarse el servicio proporcionado a la aeronave. Deberían limitarse a un mínimo las instrucciones acerca de maniobras que haya de realizar la aeronave cuyo motor haya fallado. Cuando proceda, otras aeronaves que estén volando en las cercanías de la aeronave en condiciones de emergencia deberían ser notificadas acerca de las circunstancias.

**Nota.** — Se presentarán solicitudes a la tripulación de vuelo respecto a la información que figura en 15.1.1.2 e) solamente si no se dispone de tal información del explotador, o de otras fuentes, y estará limitada a la información que sea esencial.

### 15.1.2 Prioridad

Se dará prioridad sobre otras aeronaves a la aeronave que se sepa, o se sospeche, que se encuentra en estado de emergencia, incluido el caso de que esté siendo objeto de interferencia ilícita.

### 15.1.3 Interferencia ilícita y amenazas de bomba en la aeronave

15.1.3.1 El personal de los servicios de tránsito aéreo estará preparado para reconocer cualquier indicación de que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita.

15.1.3.2 Siempre que se sospeche que una aeronave está siendo objeto de un acto de interferencia ilícita y no se disponga de visualización automática distintiva de los Códigos 7500 y 7700, Modo A del SSR, el controlador intentará verificar sus sospechas sintonizando sucesivamente el decodificador SSR en los Códigos 7500 y 7700, Modo A.

**Nota.** — Se supone que una aeronave equipada con un transpondedor SSR lo hará funcionar en el Modo A

Código 7500 para indicar específicamente que es objeto de interferencia ilícita. La aeronave puede hacer funcionar el transpondedor en el Modo A Código 7700 para indicar que está amenazada por un grave e inminente peligro y que necesita

ayuda inmediata. Una aeronave equipada con transmisores de otros sistemas de vigilancia, ADS-B y ADS-C inclusive, podría enviar señales de emergencia y/o urgencia por todos los medios disponibles.

15.1.3.3 Siempre que se sepa, o se sospeche, que se está cometiendo un acto de interferencia ilícita o se haya recibido un aviso de amenaza de bombas en una aeronave, las dependencias ATS atenderán prontamente las peticiones o las necesidades previstas de la aeronave, incluyendo las solicitudes de información correspondiente a los servicios e instalaciones de navegación aérea, a los procedimientos y servicios a lo largo de la ruta de vuelo y en cualquier aeródromo de aterrizaje previsto, y tomarán las medidas que sean necesarias para acelerar la realización de todas las fases del vuelo.

### 15.1.3.3.1 Asimismo, las dependencias ATS:

b) transmitirán, y continuarán transmitiendo, la información pertinente a la realización segura del vuelo, sin esperar respuesta de la aeronave;

b) vigilarán y trazarán el progreso del vuelo con los medios disponibles y coordinarán la transferencia del control con las dependencias ATS adyacentes, sin solicitar transmisiones u otras respuestas de la aeronave, a menos que la comunicación con la misma permanezca normal;

c) informarán a las dependencias ATS apropiadas, incluidas las de las FIR adyacentes, a las que incumba ese vuelo;

**Nota.** — Al aplicar esta disposición deberán tenerse en cuenta todos los factores que podrían afectar al progreso del vuelo, incluso la autonomía de combustible de la aeronave y la posibilidad de que se produzcan cambios repentinos de ruta o destino. El fin que se persigue es el suministrar a cada dependencia ATS, con tanta anticipación como lo permitan las circunstancias, información apropiada en lo tocante a la prevista o posible penetración de la aeronave en su área de responsabilidad.

#### d) notificarán:

1) al explotador o a su representante designado;

2) al centro coordinador de salvamento correspondiente, de acuerdo con los métodos de alerta adecuados;

3) a la autoridad competente designada por el Estado;

**Nota.** — Se supone que la autoridad de seguridad designada o el explotador notificarán a su vez a las otras partes interesadas, de acuerdo con los métodos preestablecidos.

e) retransmitirán mensajes adecuados, relativos a las circunstancias relacionadas con la interferencia ilícita, entre la aeronave y las autoridades designadas.

**Nota.** — Estos mensajes incluyen, entre otros: mensajes iniciales que comunican un incidente; mensajes de actualización sobre un incidente existente; mensajes que contienen decisiones de las personas competentes encargadas de tomarlas; mensajes sobre transferencia de responsabilidad; mensajes sobre aceptación de responsabilidad; mensajes que indican que la entidad ha dejado de intervenir en un incidente; y mensajes que ponen término a un incidente.

15.1.3.4 Se aplicarán los siguientes procedimientos adicionales si se recibe una amenaza de que se ha colocado a bordo de una aeronave conocida una bomba o cualquier otro artefacto explosivo. La dependencia ATS que reciba la información sobre la amenaza:

a) si está en comunicación directa con la aeronave, notificará sin demora a la tripulación de vuelo la amenaza y las circunstancias en torno a la amenaza; o

b) si no está en comunicación directa con la aeronave, lo notificará a la tripulación de vuelo por los medios más expeditos, haciendo uso de otras dependencias ATS u otros canales.

15.1.3.5 La dependencia ATS que esté en comunicación con la aeronave se asegurará acerca de las intenciones de la tripulación de vuelo y notificará tales intenciones a otras dependencias ATS que puedan estar interesadas en el vuelo.

# INSTITUTO NICARAGÜENSE DE AERONÁUTICA CIVIL

## SEGURIDAD – PROTECCION DE LA AVIACION CIVIL INAC CONTRA ACTOS DE INTERFERENCIA ILICITA RTA-17

---

15.1.3.6 Se tramitará lo relativo a la aeronave de la forma más expedita asegurándose al mismo tiempo, en la medida de lo posible, de la seguridad de otras aeronaves y de que el personal e instalaciones de tierra no corren ningún riesgo.

15.1.3.7 Las aeronaves en vuelo recibirán una nueva autorización hacia un nuevo destino solicitado, sin demora. Cualquier solicitud de la tripulación de vuelo de ascender o descender para fines de igualar o reducir la diferencia entre la presión del aire fuera y la presión del aire en la cabina será aprobada tan pronto como sea posible.

15.1.3.8 Debería notificarse a las aeronaves en tierra a que se mantengan lo más alejadas posible de otra aeronave e instalaciones y, de ser apropiado, que abandonen la pista. Deberían impartirse instrucciones a la aeronave para que realice el rodaje hasta una zona de estacionamiento designada o aislada de conformidad con las instrucciones locales. En caso de que la tripulación de vuelo tome medidas de alternativa, tales como las de desembarcar a los pasajeros y a la tripulación inmediatamente, deberían adoptarse medidas para mantener otras aeronaves, vehículos y personal a una distancia segura de la aeronave amenazada.

15.1.3.9 Las dependencias ATS no proporcionarán ningún asesoramiento ni propondrán ninguna medida que haya de adoptar la tripulación de vuelo en relación con un artefacto explosivo.

15.1.3.10 Deberá enviarse al puesto de estacionamiento aislado designado a las aeronaves que se sepa o se sospeche que están siendo objeto de interferencia ilícita o que, por cualquier otra razón, sea conveniente apartar de las actividades normales de un aeródromo. En los casos en que no se haya designado tal puesto de estacionamiento aislado, o si no se dispone de él, se enviará a la aeronave a un puesto dentro del área o las áreas elegidas de común acuerdo con las autoridades del aeródromo. La autorización de rodaje especificará la ruta que ha de seguirse hasta el puesto de estacionamiento. Esta ruta se elegirá de modo que se reduzcan al mínimo los riesgos para el público, otras aeronaves y las instalaciones del aeródromo.

**Nota.** — Véase el Anexo 14, Volumen I, Capítulo 3.

### EXTRACTOS DE LOS PROCEDIMIENTOS PARA LOS SERVICIOS DE NAVEGACIÓN AÉREA OPERACIÓN DE AERONAVES (DOC 8168), VOLUMEN III — PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE AERONAVES

#### SECCIÓN 4 PROCEDIMIENTOS DE UTILIZACIÓN DEL TRANSPONDEDOR DEL RADAR SECUNDARIO DE VIGILANCIA (SSR)

##### Capítulo 1

#### FUNCIONAMIENTO DE LOS TRANSPONDEDORES

##### 1.4 PROCEDIMIENTOS DE EMERGENCIA

El piloto de una aeronave que se encuentre en situación de emergencia ajustará el transponedor en el Código 7700 en Modo A, a no ser que previamente haya recibido instrucciones del ATC para que ponga el transponedor en un código especificado. En este último caso, el piloto continuará empleando ese código mientras el ATC no le indique otra cosa. Sin embargo, el piloto puede seleccionar el Código 7700

en Modo A cada vez que tenga una razón específica para considerar que ésta sería la medida más adecuada.

### 1.6 INTERFERENCIA ILÍCITA DE AERONAVES EN VUELO

1.6.1 Si una aeronave en vuelo está siendo objeto de interferencia ilícita, el piloto al mando tratará de ajustar el transpondedor en el Código 7500 en Modo A para dar aviso de la situación, a no ser que las circunstancias justifiquen el empleo del Código 7700.

1.6.2 Cuando un piloto haya seleccionado el Código 7500 en Modo A y el ATC le pida posteriormente que confirme este código (de conformidad con 1.1.5), el piloto lo confirmará o no responderá, según sean las circunstancias.

**Nota.** — La ausencia de respuesta por parte del piloto será interpretada por el ATC como un indicio de que el empleo del Código 7500 no se debe a una selección involuntaria de una clave incorrecta